

SAINT-MALO

DIRECTION ARCHITECTURE

URBANISME & FONCIER

# ville de Saint-Malo

département d'Ille et Vilaine



Dossier n°:671N13s

## plan local d'urbanisme

projet d'**aménagement**  
et de **développement durable**



mise à jour du 25 février 2020

Direction  
Architecture  
Urbanisme &  
Foncier

Fort du Nèye  
BP.147  
35408 SAINT-MALO  
TEL:02.99.21.53.00  
FAX:02.99.21.53.10

approuvé par le CONSEIL MUNICIPAL du 31 MARS 2006



# Pour un projet commun...

## L'élaboration du projet d'aménagement et de développement durable

Principal document local de planification urbaine, le **plan local d'urbanisme** (P.L.U.), nouvelle appellation du plan d'occupation des sols (P.O.S.) constitue désormais un outil à vocation globale, tant territoriale que par les fonctions appréhendées.

Ce plan local d'urbanisme comprend le **projet d'aménagement et de développement durable qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune.**

Le présent document constitue le **projet d'aménagement et de développement durable**, synthèse du projet urbain, modifié

après concertation et établi à l'échelle de la ville afin de rendre cohérent les actions à mener dans chaque quartier dans le respect des principes du développement durable dans les domaines environnementaux, économiques et sociaux.

Il est le résultat d'une démarche initiée en 1999 lorsque le conseil municipal a décidé la révision du plan d'occupation des sols et prend en compte **les éléments issus de la concertation engagée pour l'élaboration de ce document.** La concertation s'est notamment illustrée par des réunions publiques dans chaque quartier. Ces réunions ont permis d'enrichir les projets.

La ville de Saint-Malo a par ailleurs associé les personnes publiques associées au cours de réunions de travail.

## Le débat sur les orientations générales du P.A.D.D.

Le code de l'urbanisme prévoit, conformément à l'article L.123-9, un débat sur les orientations générales du P.A.D.D.

Ce débat a eu lieu en séance publique le 27 février 2004. Les membres du conseil municipal ont validé les orientations générales du P.A.D.D. Cette réunion formelle s'inscrit dans un cycle de réunions organisées avec les membres du conseil municipal où les

élus ont pu prendre connaissance de l'avancée des études lors de chaque étape de la démarche de révision du P.L.U.

Monsieur le Maire a présenté le projet de P.A.D.D. et ses orientations thématiques. Cet échange entre les élus a permis de confronter les points de vue et d'esquisser les grandes lignes du projet urbain pour les 15 prochaines années.



# Introduction

## Le projet d'aménagement et de développement durable, cœur du futur P.L.U.

Le **projet d'aménagement et de développement durable** (P.A.D.D.) est une pièce maîtresse du dossier du P.L.U.

Créé par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000 (loi S.R.U.), le P.A.D.D. permet au P.L.U. de se distinguer du P.O.S. en privilégiant **la prise en compte globale des enjeux et le projet urbain par rapport à une vision uniquement réglementaire.**

Le projet d'aménagement et de développement durable est l'énoncé de la politique municipale en matière d'aménagement et de

développement de la commune, fondée sur le diagnostic d'ensemble exposé dans le rapport de présentation.

La loi relative à l'urbanisme et à l'habitat du 2 juillet 2003 a donné une nouvelle vocation du P.A.D.D. Il n'est plus opposable à toute personne publique ou privée. La loi donne au document **un rôle d'orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la Commune avec lesquelles devront être cohérentes les règles générales fixées par le règlement du P.L.U.**

## Les orientations d'aménagement complètent le P.A.D.D.

La loi du 2 juillet 2003 a dissocié la partie auparavant facultative du P.A.D.D. pour créer un **nouveau document** appelé **orientations d'aménagement**. Ces orientations, définies par le troisième alinéa de l'article L.123-1, concernent les projets à mettre en vue, les quartiers ou secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager pour répondre aux objectifs du P.A.D.D.

L'article L.123-5 du code de l'urbanisme prévoit que les travaux ou opérations d'aménagement devront être compatibles avec ces orientations d'aménagement et leurs documents graphiques telles que celles-ci sont annexées au document de la révision du PLU.

# Le projet communal et la prise en compte de la notion de développement durable<sup>1</sup>.

Le développement qui répond aux **besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.**

*rapport de Mme Gro Harlem Brundtland  
premier ministre de la Norvège  
Nations Unies - CMED - 1987*

En ce début de 21<sup>e</sup> siècle, la mise en place d'un modèle de développement « durable », respectueux de l'environnement et des hommes est devenue une préoccupation majeure. Chacun s'accorde aujourd'hui à penser qu'il serait déraisonnable de poursuivre une croissance qui ne prendrait pas en compte ni le caractère limité des ressources ni les effets de cette croissance en matière de pollutions, de nuisances ou de déséquilibres.

Progressivement, l'idée de promouvoir un développement plus soucieux de l'environnement, inscrit dans le très long terme et permettant de poursuivre la croissance et le progrès tout en respectant l'équilibre de la planète prend corps au niveau international dans des textes et engagements.

Au niveau européen, la priorité accordée au développement durable est inscrite dans le traité de Maastricht.

En France, la notion de **développement durable** a d'abord été prise en compte dans le code de l'environnement. La loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, transcrit l'objectif de développement durable dans l'article L.200-1 du code rural, devenu depuis l'article L.110-1 du code de l'environnement qui précise que la protection de l'environnement, sa mise en valeur, sa restauration et sa gestion « (...) *sont d'intérêt général et concourent à l'objectif de développement durable qui vise à satisfaire les besoins de développement et de santé des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs (...)* ».

---

<sup>1</sup> le projet d'aménagement et de développement durable du P.L.U., Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, DGUHC- CERTU, avril 2002

Le principe a ensuite été repris par les lois d'urbanisme et d'aménagement du territoire. C'est un des enjeux fondamentaux du renouveau de la planification induit par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000. Associée au renforcement de l'intercommunalité (loi « Chevènement » du 12 juillet 1999) et la prise en compte de l'échelle des agglomérations et des pays dans l'aménagement du territoire (loi « Voynet » du 25 juin 1999), la loi S.R.U. contribue à un développement mieux équilibré des territoires urbains et ruraux.

De manière générale, le développement durable introduit le principe d'une gestion globale des ressources, rares ou non renouvelables,

pour en optimiser aujourd'hui les usages sans pour autant compromettre les possibilités de développement pour les générations futures.

Pour ce faire, **le développement durable s'articule autour de trois principes fondamentaux :**

- **la protection de l'environnement et l'amélioration du cadre de vie,**
- **l'équité et la cohésion sociale,**
- **l'efficacité économique** susceptible de modifier les modes de production et de consommation.

## Le respect des grands équilibres

La démarche de projet mise en avant par la loi SRU vise à favoriser **un développement urbain plus équilibré et durable.**

L'article 1<sup>er</sup> de cette loi a réécrit l'article L.121-1 du code de l'urbanisme. Cet article réunit les **principes fondamentaux** qui s'imposent aux documents d'urbanisme :

**le principe d'équilibre** : L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable.

**la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale** dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction,

sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux.

**une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux**, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

## équilibre entre développement de l'agglomération et espaces agricoles ou naturels, pour une gestion économe de l'espace

---

La ville de Saint-Malo entend animer l'équilibre de son développement, d'une part en ouvrant à l'urbanisation de nouvelles zones limitées, et d'autre part en privilégiant des opérations de **renouvellement urbain** (Gare-République, Rocabey, Aristide Briand...) permettent de répondre en partie aux besoins en logements et en locaux tertiaires.

Afin de répondre aux besoins exprimés lors du diagnostic, le projet urbain délimite ces nouveaux secteurs destinés à accueillir **une extension maîtrisée de l'agglomération**, en continuité de l'agglomération existante mais indispensable pour accompagner le développement.

## équilibre entre urbanisation et protection de espaces naturels et des paysages

---

La poursuite de la limitation de l'étalement urbain engagée depuis le P.O.S. de 1991 permet de **préserver et valoriser les richesses agricoles et naturelles du territoire**.

En outre, des mesures sont prises dans le plan local d'urbanisme pour poursuivre la valorisation des éléments du paysage

## diversité des fonctions urbaines

---

La ville souhaite maintenir une ville à échelle humaine composée de **quatre centres principaux** : intra muros, Gare-Rocabey, Paramé centre

et Saint-Servan et **de quartiers à l'identité propre** (Rothéneuf, Château-Malo, etc).

## mixité sociale dans l'habitat

---

La ville de Saint-Malo poursuit sa **politique de mixité de l'habitat** au sein des nouvelles opérations d'aménagement. Les logements à vocation sociale côtoient les logements en accession.

Par ailleurs, la ville déploie des efforts depuis plusieurs années pour requalifier les quartiers d'habitat social. Les projets soutenus par les

collectivités locales visent à améliorer la qualité des logements et des espaces publics. La politique est également d'introduire plus de diversité dans les logements en construisant de nouveaux logements dans les espaces interstitiels

Le geste récent le plus emblématique de cette politique est la reconversion en logements sociaux de certains logements intra muros.

## diversité des morphologies

---

Afin de répondre aux besoins des habitants, il est nécessaire de proposer des formes urbaines diversifiées et juxtaposées répondant aux typologies des ménages et à leurs attentes : habitat collectif dans les zones centrales

et de renouvellement urbain, habitat semi-collectif et individuel dans les zones de développement périphérique.



## équilibre dans une répartition adaptée entre les divers modes de déplacement

---

L'objectif de la ville de Saint-Malo est de proposer **une alternative attractive et durable à l'automobile**. La mise en service d'un pôle intermodal sur le site de la Gare permettra de renforcer les réseaux de transports en commun urbains et interurbains et de conforter les quartiers desservis. Ce projet sera complété à terme par un transport collectif en site propre reliant le parking Paul Féval à la Gare et à Saint-Malo Intra-Muros.

La ville compte par ailleurs poursuivre sa politique de création d'un réseau de circulations douces par la conception d'espaces publics en faveur des cyclistes, des piétons, et des personnes à mobilité réduite. Cette politique s'inscrira dans le plan de déplacement urbain défini à l'échelle communautaire.

## équilibre entre emploi et habitat

---

La ville de Saint-Malo souhaite préserver et diversifier son potentiel économique. Le plan local d'urbanisme prévoit donc des nouvelles zones destinées à accueillir ultérieurement des activités économiques.

Au-delà de ces projets stratégiques (Blanche Roche, le val du Routhouan, la Croix-Désilles), la ville souhaite privilégier une mixité dans les opérations de renouvellement urbain en accompagnant les programmes de logements

par des activités économiques : bureaux, commerces, artisanat... à l'instar du projet Gare-République, par des activités sportives ou culturelles et par des équipements publics.

## protection et valorisation du patrimoine

---

La ville entend préserver et valoriser son patrimoine naturel ou bâti. Le P.L.U. identifie ce patrimoine et met en place des règles spécifiques pour sa protection.

La démarche patrimoniale s'inscrit également dans la modernité par la rédaction de règles spécifiques cherchant à privilégier la qualité architecturale pour les opérations d'aménagement.

## équilibre pour la préservation et l'utilisation économe des ressources

---

Le P.L.U. a pour **fil conducteur** les objectifs de **développement durable**.

La ville de demain doit se construire dans un environnement durable qui doit préserver et valoriser les espaces naturels, économiser et valoriser les ressources et prévenir des risques naturels, industriels et technologiques.



# les **fondements majeurs** du projet d'aménagement et de développement durable



## **une ville au coeur d'un bassin de vie**

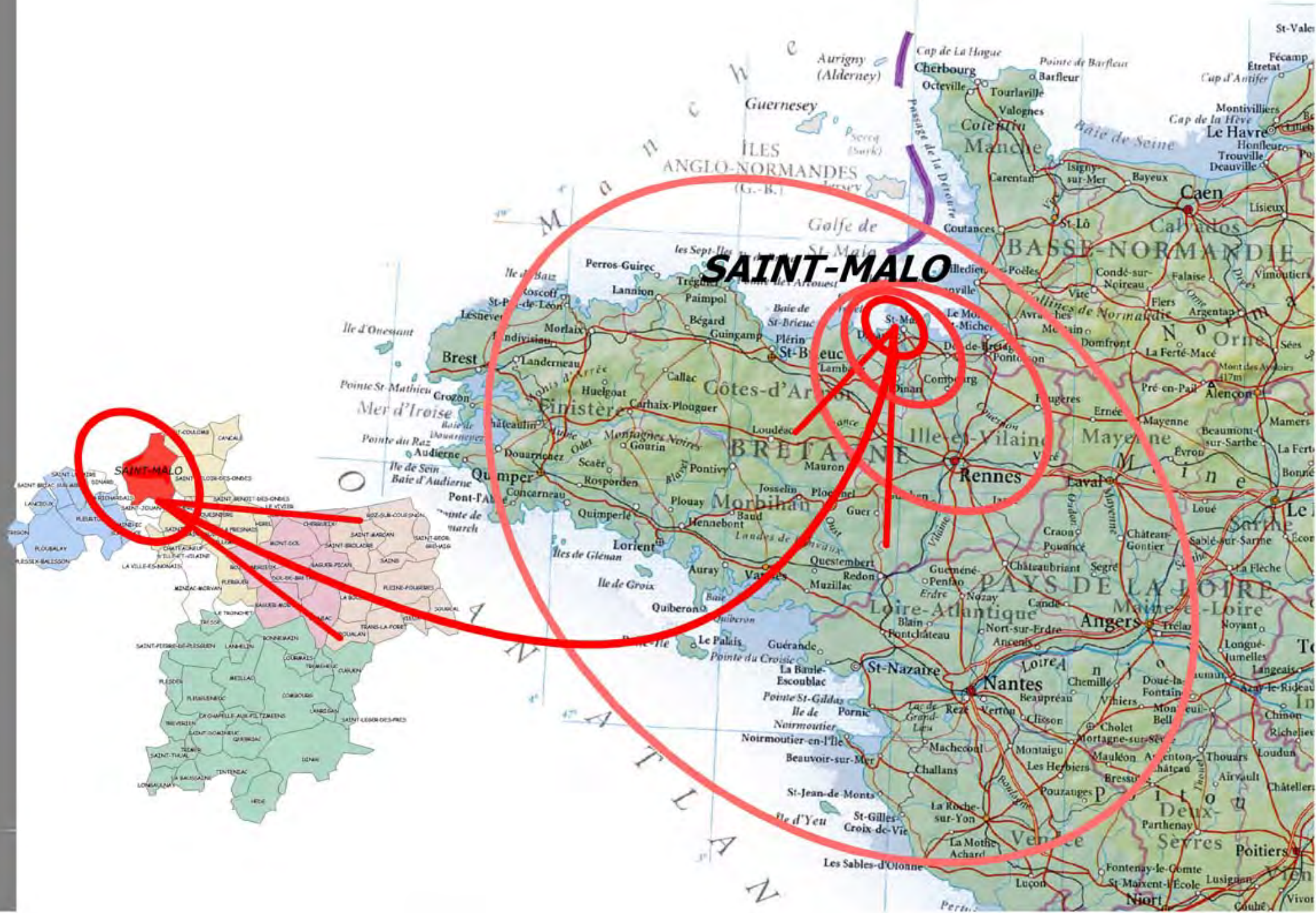
- un **pôle d'équilibre** dans un tissu régional fort
- une **porte sur le large**
- un **pôle de compétences**
- un **pôle structurant** de la Côte d'Emeraude

## **cadre de vie et identité**

- une **ville plurielle**
- un **développement urbain maîtrisé**
- une **trame** pour support de l'urbanisation, un travail sur la **limite** de l'agglomération
- un **développement limité de l'urbanisation** dans les **espaces proches du rivage**



UNE VILLE AU COEUR D'UN BASSIN DE VIE



## Saint-Malo, ville au cœur d'un bassin de vie

La ville de Saint-Malo est la **ville centre d'un bassin de vie à l'échelle du Pays de Saint-Malo**.

Alors que les études montrent l'attractivité croissante de la métropole rennaise. La ville de Saint-Malo doit cultiver ses atouts pour être un **pôle d'équilibre** de la métropole régionale.

L'enjeu du plan local d'urbanisme est de donner à Saint-Malo les moyens de cultiver **sa vocation de centralité au sein de la communauté d'agglomération et du Pays**.

Le P.L.U. doit répondre à trois enjeux :

- assurer la centralité de la Saint-Malo au bénéfice d'un arrière-pays suffisamment important. La ville doit cultiver la qualité urbaine qui lui assure un rayonnement reconnu.
- s'inscrire dans une logique de coopération intercommunale tant à l'échelon communautaire qu'à l'échelle du pays
- assurer un équilibre entre l'urbain et le rural

Saint-Malo est porteur d'une **identité forte**, issue de son histoire, de son territoire et de sa culture entre terre et mer. Cette identité peut être **un moteur pour le développement de la ville et son territoire**.

## Saint-Malo, pôle d'équilibre dans un tissu régional fort

Le précédent contrat de plan Etat-Région a confirmé le rôle des villes moyennes en Bretagne. Les villes moyennes jouent un rôle d'équilibre et structurent le territoire régional en complément des deux métropoles Rennes et Brest.

C'est dans cet esprit qu'a été élaboré le premier contrat de Pays Etat-Région pour le Pays de Saint-Malo.

Ville à taille humaine, Saint-Malo doit cultiver ses atouts pour devenir, non pas plus grande, mais plus **rayonnante**, au service de son territoire.

Saint-Malo doit en outre entretenir des **stratégies d'alliance avec les villes voisines** pour faire aboutir les projets de demain.

## Saint-Malo, pôle urbain complémentaire de la métropole régionale

Ville centre d'un bassin de vie, Saint-Malo doit affirmer son rôle de centralité et favoriser l'émergence des services et des équipements dont l'aire d'attraction s'étend au-delà des limites de son territoire.

Plusieurs projets importants visent à **renforcer et diversifier ces équipements**. Il s'agit en particulier du développement d'équipements d'enseignements supérieurs, de la valorisation du centre de congrès du Palais du Grand Large, du développement de

son port voyageur d'intérêt national associé à sa nouvelle gare TER et TGV et de la valorisation de ses équipements culturels et touristiques (musée, aquarium, etc...)

Le projet urbain vise également à promouvoir le développement et la mise en réseau des différentes structures culturelles, sportives, sociales. **Valoriser la trame des équipements structurants est un enjeu important pour renforcer l'attractivité de la ville** et de son bassin d'emplois pour de nouvelles activités économiques.

## Saint-Malo, porte sur le large

---

Saint-Malo s'est historiquement développé autour de son port de commerce.

L'attractivité et le développement du port, **axe stratégique majeur**, dépendent de la qualité des prestations et l'importance de l'activité économique qu'il sera en mesure de développer avec son **hinterland**.

La mise en place d'une plateforme multimodale raccordable au fret permettra de compléter l'équipement portuaire et de favoriser les échanges avec le bassin industriel.

Le développement plus récent de son port voyageur principalement vers les îles anglo-normandes et l'Angleterre, associé au trafic roulier, constitue **une nouvelle porte sur l'extérieur**.

La création d'un pôle intermodal autour de la future gare SNCF permettra d'une part d'assurer le lien nécessaire entre les transports terrestres et les liaisons maritimes en direction des îles anglo-normandes et de l'Angleterre et d'autre part de renforcer cette vocation.

## Saint-Malo, pôle de compétences

---

La ville de Saint-Malo entend, avec la communauté d'agglomération, favoriser le développement des entreprises innovantes liées, en particulier, aux nouvelles technologies. Elle participe activement à la constitution d'un technopôle en liaison avec Rennes Atalante qui s'implantera sur le site de Blanche-Roche.

La ville de Saint-Malo possède des compétences spécifiques en particulier liées au littoral.

- La recherche liée aux produits issus de la mer est bien implantée à Saint-Malo. Les sociétés Timac, Goëmar, Phytomer et Comaboko sont des entreprises à la pointe de la recherche et sont reconnues pour leur savoir-faire. Autour de ce noyau, il est possible de **structurer un pôle de compétences** ayant pour thème fédérateur **la valorisation des productions marines et leur application**.
- On peut par ailleurs citer le domaine de la **logistique** comme **axe de développement**. La rencontre de



différentes infrastructures de transport (route, mer, fer, air...) donne à la ville des atouts pour se développer dans cette direction.

- De même, son rôle de **port de plaisance, de construction et réparation navale** constitue un axe important de développement.
- Enfin, le **renforcement** d'établissements tertiaires spécifiques tels que l'E.N.I.M., le siège d'assurances ou de banques, les cures médicales, la thalassothérapie mérite d'être poursuivi.

- Le **tourisme**, les courses maritimes et le festival Etonnants Voyageurs sont des compétences malouines aujourd'hui reconnues. Notamment, la ville s'est fait une place dans l'organisation de congrès ou de manifestations culturelles et sportives associées à son ouverture vers le monde.

**La ville entend accompagner ces évolutions** en prévoyant des réserves foncières dédiées au développement de ces activités (Blanche Roche – La Janais – Routhouan – La Boudeville).

## Saint-Malo, pôle structurant de la Côte d'Emeraude

---

Le tourisme balnéaire et culturel est le fruit d'une longue tradition issue de la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, avec l'arrivée du chemin de fer.

Le littoral est le fil conducteur d'un **développement commun** dont le barrage de la Rance est le trait d'union.

Le projet CŒUR est l'illustration d'une **volonté commune** de préservation et de mise en valeur d'un capital écologique et

touristique. D'autres projets peuvent s'inscrire dans une synergie commune pour dépasser les contraintes physiques et administratives vers un développement commun.

Le projet d'un nouveau franchissement de l'estuaire de la Rance contribuerait à resserrer les liens entre les deux rives du fleuve.

# Saint-Malo : cadre de vie et identité

## Une ville plurielle

Le projet urbain pose le principe du **renforcement du rôle de centralité de la ville centre** au sein de son territoire. Cet objectif n'est pas incompatible avec la volonté de **préserver la structure originale multipolaire de Saint-Malo**. La ville est formée de plusieurs entités qui forment des quartiers aux caractères complémentaires.

Cette diversité est un élément important de l'identité de Saint-Malo. La ville entend poursuivre la création d'équipements de quartier favorisant l'épanouissement de la vie associative, culturelle, sociale des quartiers.

Cette politique participe à la mixité sociale recherchée par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

## Un développement urbain maîtrisé

La ville de Saint-Malo bénéficie d'une **croissance positive de sa population**. Le dernier recensement général de la population a révélé une évolution annuelle égale à 0,6%.

Le recensement traduit une hausse de la population due principalement (0,39% / an) à un solde migratoire positif, alors que le solde naturel (0,20% / an) diminue chaque année.

La ville de Saint-Malo souhaite **conserver une hausse modérée de sa population de l'ordre de 0,40% / an**. L'objectif est de compter une population estimée à **51 500 habitants vers 2010** et à **53 000 habitants à l'horizon 2020**.

Pour ce faire, la ville de Saint-Malo doit favoriser la création de nouveaux logements, pour :

- tenir compte du phénomène de décohabitation des ménages qui demande davantage de logements pour une population a fortiori constante,
- **accueillir de nouveaux habitants** pour endiguer un relatif vieillissement qui s'esquisse.
- tenir compte de l'extension du patrimoine de résidences secondaires qui se fait au détriment de l'habitat principal.

Le plan local d'urbanisme répond à ces objectifs par une politique volontariste de renouvellement urbain. Par ailleurs, le P.L.U. prévoit des secteurs limités pour une extension maîtrisée et harmonieuse de l'agglomération.

La ville de Saint-Malo définira la morphologie, la densité et l'affectation de ces zones au stade de leur ouverture à l'urbanisation en privilégiant une mixité sociale, intergénérationnelle et fonctionnelle.



## Une trame pour support de l'urbanisation, un travail sur la limite de l'agglomération

---

Les projets de renouvellement urbain ou d'urbanisation nouvelle veilleront à une intégration dans le tissu existant.

Les projets s'appuieront sur un la mise en œuvre de liens avec l'environnement, notamment pour le maillage des voies, des cheminements, et des gabarits.

L'ensemble des projets devront s'insérer entre **les deux trames qui caractérisent la ville** : la **trame verte** du végétal et la **trame bleue** du monde maritime.

Dans le cadre du projet urbain, il convient de fixer les limites à l'étalement urbain. Il est préférable de s'appuyer sur le « déjà-là » : **les éléments du paysage ou de patrimoine**.

Les projets s'appuieront donc sur les haies, boisements, alignements, murets, lignes de crêtes, vallonnements. Aux endroits où des éléments du paysage ne permettent pas de fixer la future limite, celle-ci sera créée par la plantation de haies ou le tracé d'une voie.

Ces aménagements paysagers permettront de préserver la silhouette de l'agglomération. Par ailleurs, une limite telle une haie ou un boisement crée **une transition** et autorise, par sa transparence, des vues, **un dialogue entre l'espace naturel et l'habitat**.

## Un développement limité de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage

---

Le littoral est une véritable richesse pour l'ensemble du territoire malouin. La ville souhaite préserver ce patrimoine par l'application de la loi littoral, notamment par **la limitation de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage**.

En application de l'article L.146-4-2 du code de l'urbanisme, le plan local d'urbanisme va justifier et motiver l'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage selon des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.



# les **orientations thématique générales** du projet d'aménagement et de développement durable



## **5 orientations thématiques pour un projet urbain**

- 1**-le projet de qualification paysagère:**la ville paysage**
- 2**-le projet d'organisation des déplacements:**la ville mobile**
- 3**-le renforcement des équipements d'intérêt général:**la ville active**
- 4**-les projets de développement résidentiel:**la ville résidentielle**
- 5**-un projet de ville,un projet du vie:**la ville durable**







Le projet de **qualification paysagère**

**1-LA VILLE PAYSAGE**

# 1.1 - Pérenniser l'image d'un territoire riche de son histoire et de ses paysages.

Saint-Malo est une ville riche d'une histoire multi-millénaire. Les différentes époques ont laissé en héritage des monuments dont la ville intra muros est le plus emblématique.

La ville de Saint-Malo est aujourd'hui une destination touristique qui cherche à valoriser ses nombreux atouts :

une situation géographique à la rencontre de l'estuaire de la Rance et de la côte d'Emeraude,

une histoire, un patrimoine et des traditions riches,

des paysages entre terre et mer : Saint-Malo dispose d'une frange littorale très variée et d'un arrière pays encore rural favorable au tourisme vert.

L'histoire et les paysages sont les fils conducteurs d'un territoire pluriel. Pérenniser et valoriser les patrimoines bâtis et naturels est un préalable pour **une ville qui mise sur ses atouts pour construire son avenir.**

Ses nombreux atouts sont un patrimoine commun pour tous les Malouins. Ils **participent à l'identité commune d'une ville** issue de la fusion de différentes entités historiques.

Ce chapitre se décline donc en **trois engagements** :

- la **valorisation du patrimoine bâti**,
- **l'intégration du bâti dans le paysage**,
- la **valorisation du patrimoine naturel.**

## Mettre en valeur l'héritage architectural et préserver l'esprit des lieux

La commune de Saint-Malo a la volonté de **préserver et de mettre en valeur le patrimoine malouin.**

Cette démarche implique en premier lieu un travail d'inventaire, puis dans une seconde phase, l'écriture de règles ou de recommandations propres à la préservation du bâti et de son caractère.

La commune est concernée en premier lieu par la **protection de monuments historiques.** Le territoire est jalonné de multiples monuments dont la protection est assurée par des servitudes d'utilités publiques.

Ainsi, depuis avril 2003, une **zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (Z.P.P.A.U.P.)** a été créée sur quatre sites distincts.

Le plan local de l'urbanisme a défini **quatre axes d'intervention pour concourir à la valorisation du patrimoine** :

1. les sites majeurs à préserver et valoriser,
2. les protections existantes,
3. le patrimoine remarquable d'intérêt local et le patrimoine balnéaire

## 1) Les sites majeurs à préserver et valoriser

Les sites de la **ville intra muros** et la **Cité d'Aleth** participent à l'identité de la cité corsaire. Il convient de conserver et valoriser ces sites historiques à l'origine du développement de la ville

La politique de mise en valeur de la ville intra muros sera poursuivie par la réhabilitation des remparts et du château, en assurant autant que possible leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

L'aménagement des espaces publics se poursuivra par le traitement de l'axe Broussais-Dinan.

Par ailleurs, la ville envisage de mettre en œuvre par étapes un **plan lumière** visant à mettre en valeur les remparts et les principaux monuments sur l'ensemble du périmètre urbain.

Ces interventions participent à la redynamisation globale d'un centre historique devenue **la vitrine de toute une cité**.

La Cité d'Aleth est le berceau de la ville de Saint-Malo. Des interventions viseront à mettre en valeur ce site en l'inscrivant dans un parcours touristique.

Notamment, il est proposé de réduire progressivement l'emprise du camping pour y localiser des projets en relation avec l'histoire et le patrimoine du site

## 2) Les protections existantes

### ⇒ les monuments historiques

En zone urbaine, les périmètres des monuments historiques de Saint-Servan, du Château de la Giclais, de l'Eglise de Saint-Ideuc et de la malouinière du Puits Sauvage à Saint-Etienne concourent à **assurer des aménagements urbains respectueux des principes de composition de ces sites et d'obtenir une cohérence du bâti futur**.

En zone naturelle, les manoirs de Limoëlou et la Chipaudière renforcent la mise en valeur des zones naturelles situées dans leur champ de visibilité.

### ⇒ les secteurs bâtis en sites inscrits

De même, l'urbanisation des secteurs situés en site inscrit, à proximité du littoral sera soucieuse de qualité.

### ⇒ les Z.P.P.A.U.P. en site urbain

Inscrites en milieu urbain ou à ses franges, les Z.P.P.A.U.P. approuvées en 2003 constituent un outil de protection du tissu urbain.

Le document graphique présente en rouge toutes les parties urbaines des Z.P.P.A.U.P.,

- Rivasselou
- Paramé Rural
- Château-Malo

La procédure de Z.P.P.A.U.P. a permis de révéler les qualités architecturales, urbaines et paysagères de 3 secteurs ruraux de Saint-Malo, et de permettre à la ville de poursuivre son développement dans le respect du patrimoine grâce à la mise en place d'un règlement durable et fiable.

La Z.P.A.U.P. contribue au jeu nécessaire entre préservation du patrimoine et apport architectural nouveau.



**TRAME HISTORIQUE:** fondation de la ville future

**LES SITES MAJEURS:** à valoriser

- (A) L'INTRA-MUROS
- (B) CITE D'ALETH

H

**Z.P.P.A.U.P Urbaine**

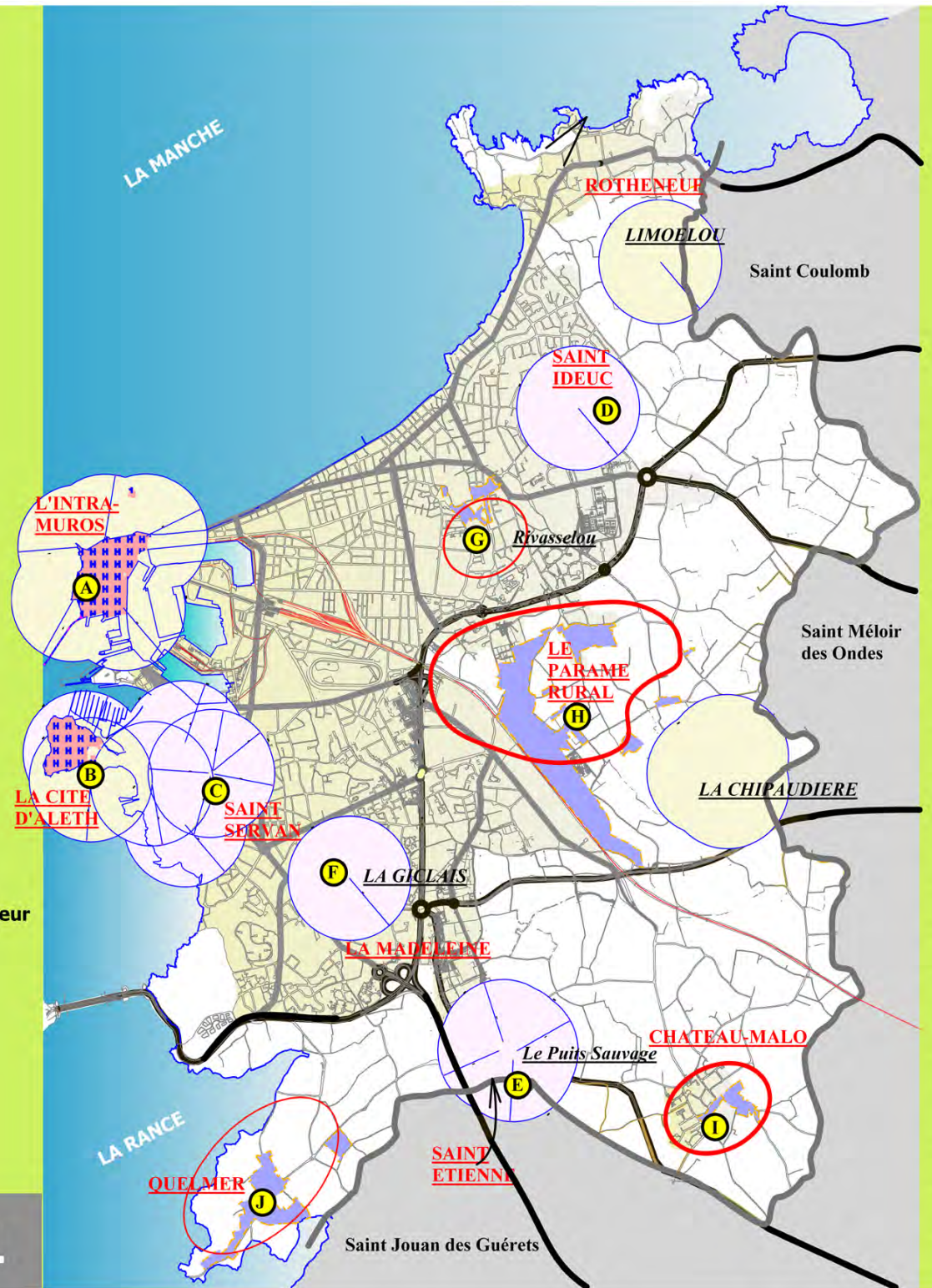
Secteurs de protection du patrimoine urbain

- (H) LE PARAME RURAL
- (G) RIVASSELOU
- (I) CHATEAU MALO
- (J) QUELMER

Champs de visibilité de M.H assurant une cohérence du bâti futur

- (C) SAINT SERVAN CENTRE
- (D) SAINT IDEUC
- (E) SAINT ETIENNE
- (F) LA GICLAIS

Champs de visibilité de M.H assurant la mise en valeur des zones naturelles et leur protections





### 3) Le patrimoine remarquable d'intérêt local

La ville de Saint-Malo a engagé une étude en vue de recenser le patrimoine d'intérêt local et le prendre en compte dans le P.L.U. afin de permettre sa conservation et valorisation.

L'objectif est également pédagogique de façon à faire prendre conscience pour certains propriétaires de la grande valeur de leur patrimoine.

L'étude a scindé le recensement en cinq catégories de patrimoine, à savoir :

- les malouinières, gentilhommières ou manoirs
- les propriétés fin XIX<sup>ème</sup> - début XX<sup>ème</sup> siècle
- le patrimoine économique
- le patrimoine religieux
- les éléments remarquables du paysage

En complément du patrimoine historique, le recensement d'un patrimoine d'intérêt local permet de prendre des dispositions particulières pour sa préservation et, ainsi, garder les traces d'un passé architectural constitutif d'une culture et d'une identité.

Le plan local d'urbanisme s'appuie sur le 7<sup>o</sup> alinéa de l'art. L.123-1 du code de l'urbanisme<sup>2</sup>.

Le P.L.U. crée des zones spécifiques avec un règlement adapté pour ce patrimoine remarquable. Le règlement du P.L.U. définit, notamment par son article 11, des règles sur l'aspect extérieur des constructions. Des prescriptions sont définies de manière à

conserver un style architectural en harmonie avec les constructions existantes : aspect des matériaux, couleurs, volumes, implantations. Les immeubles existants, répertoriés comme étant les plus intéressants du point de vue du patrimoine architectural local, sont à conserver. Les travaux d'aménagement et d'amélioration de ces immeubles doivent être réalisés dans le respect des caractéristiques architecturales traditionnelles et respecter certaines prescriptions complémentaires énumérées à l'article 11.

Toute nouvelle construction réalisée à proximité devra avoir des caractéristiques telles qu'elle ne puisse nuire à l'intérêt de l'ensemble.

La ville de Saint-Malo souhaite apporter dans son règlement **des recommandations simples en complément des règles classiques du plan local d'urbanisme.**

Cette démarche favorise l'appropriation de la ville et de ses quartiers par rapport à leurs repères de cadre de vie.

---

<sup>2</sup> art. L.123-1 : les P.L.U. (...) peuvent

7° identifier et localiser les éléments du paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs **à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection.**



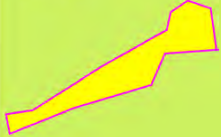
**TRAME URBAINE ET RURALE:** composante de la ville existante et du développement



**PROPRIETES REMARQUABLES:** élément de la propriétés collective des quartiers, qualification des espaces de proximité, rupture de densité urbaine.

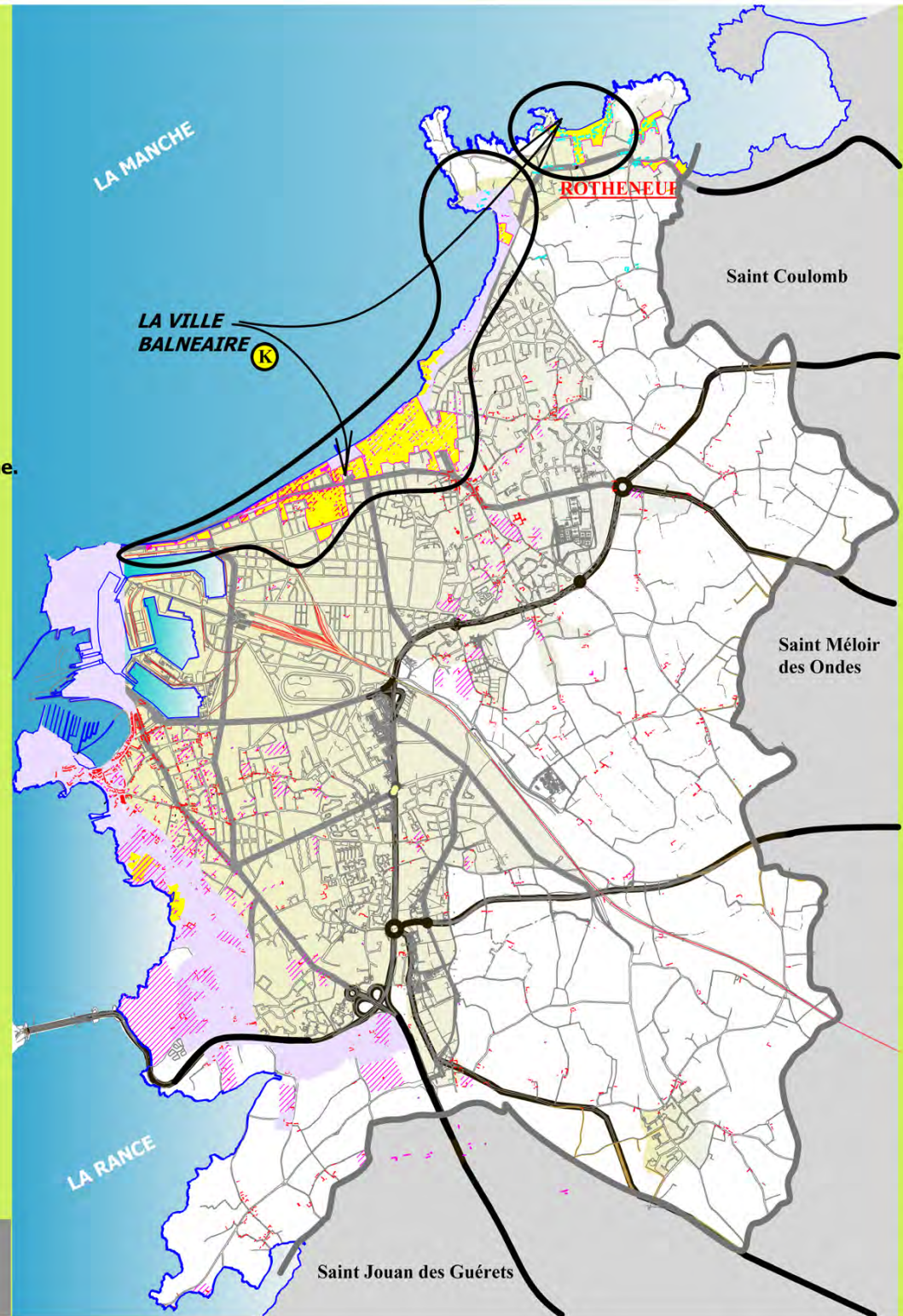


Les secteurs batis en site inscrit



Le bati balnéaire à mettre en valeur, dont les propriétés remarquables

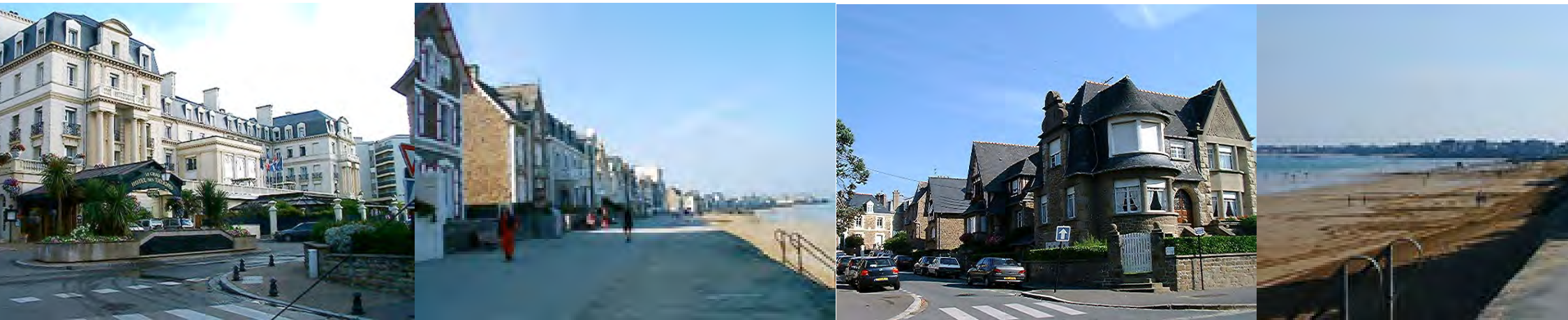
Ⓚ LE SILLON-ROCHEBONNE  
LE MINIHC



#### 4) Le patrimoine balnéaire

Les secteurs d'architecture balnéaire de Rothéneuf, le Pont-Minihic, Rochebonne, Courtoisville, du Sillon et dans une moindre mesure Saint-Servan ont été également identifiés dans le cadre d'une étude spécifique. Les constructions les plus remarquables feront l'objet de prescriptions particulières.

Une attention particulière sera apportée à la requalification de certains secteurs riches de ce patrimoine (Rochebonne – le Sillon).





## Préserver les paysages et l'environnement – la mise en scène du paysage

La commune de Saint-Malo souhaite répondre à un enjeu de taille : **la préservation de la variété et de la qualité de ses paysages caractéristiques.**

En terme de paysage urbain, la ville est riche d'un patrimoine architectural porteur d'une identité forte. Parallèlement, l'importante surface rurale bocagère et maraîchère qui ceinture la tâche urbaine, associée à la frange littorale confère à la ville un caractère de « **ville nature** ».

### 1) Un paysage entre terre et mer

La particularité de Saint-Malo est de disposer à la fois d'un littoral étendu et d'une zone rurale importante.

La variété des paysages participe à la richesse de la commune. On dénombre **quatre sites littoraux principaux et quatre sites naturels ruraux** autour d'un ensemble urbain.

#### ⇒ quatre sites littoraux à préserver

Au nord du Havre de Rothéneuf à la Pointe de la Varde, la protection de la côte sauvage à vocation écologique doit être renforcée. (A)

Au nord-ouest du Pont jusqu'à la cité intra muros, le site balnéaire est affecté à des **fonctions de détente et de loisirs (B)**

A l'ouest et sud-ouest de la Cité d'Aleth à la Briantais, le littoral servannais est protégé. Toutefois, l'ouverture à la promenade sera encouragée (C)

Au sud, en bord de Rance, les paysages traditionnels de la pointe de Quelmer doivent être conservés. (D)

**Le respect du principe de développement durable conforte la ville dans sa politique de protection et de mise en valeur du patrimoine naturel.** Les futurs projets d'aménagement devront être réalisés dans l'optique de préserver et promouvoir l'identité environnementale de Saint-Malo.

#### ⇒ les sites naturels ruraux

La campagne de Saint-Ideuc sera protégée autour de Limoëlou et des hameaux ①

La campagne paraméenne est préservée, notamment les sites autour des malouinières et renforcée sur les sites de la Barbinais et de la Huperie ②

Saint-Etienne – La Ville-Anne – Château-Malo nord dont **la protection assurera une rupture urbaine** entre Saint-Servan sud et Blanche Roche –Château-Malo ③

Château-Malo sud : le P.L.U. veille à maintenir une rupture végétale entre le sud de l'agglomération malouine et le plateau rural du « Clos Poulet » ④.

La commune sera vigilante quant :

- **au contrôle de la construction en milieu naturel**, par le biais d'un zonage protecteur et d'un règlement adapté tant à l'intégration des nouvelles constructions qu'à la restauration ou l'extension harmonieuse des anciennes demeures.

- **à la protection des vues remarquables et des sites caractérisés par leur intérêt environnemental ou paysager** (préservation des cônes de vues, des zones boisées ou humides de qualité par un classement protecteur,
- **à la préservation de la trame bocagère lorsqu'elle existe.**

En application du 7° al. de l'article L.123-1 du code de l'urbanisme, tous travaux ayant pour effet de détruire un élément du paysage, notamment les haies et talus du maillage bocager, devront faire l'objet d'une autorisation préalable au titre des travaux et installations diverses.

Cette mesure permettra à la municipalité de protéger les rares témoignages du maillage bocager. Elle implique aussi une prise de conscience des acteurs de l'environnement, notamment du monde agricole, pour élaborer une politique de protection et de renouvellement des éléments du paysage.

Jouant un rôle de rideau ou de filtre entre l'espace naturel et l'espace bâti, le maillage bocager doit faire l'objet d'une protection particulière aux abords des zones d'habitat. Aussi, une attention particulière sera portée aux haies contiguës aux parcelles ouvertes à l'urbanisation.

Les éléments du paysage seront pris en compte dans l'instruction des permis de construire. Les éventuels dommages à l'environnement devront être compensés par des plantations. Dans ce même esprit, le plan d'aménagement des zones AU intégrera la protection et la mise en valeur des éléments du paysage existant.

**Des Z.P.P.A.U.P. complémentaires pourront être étudiées** pour assurer la protection durable des zones naturelles en particulier autour de Limoëlou.

**a) LA ZONE NATURELLE:**

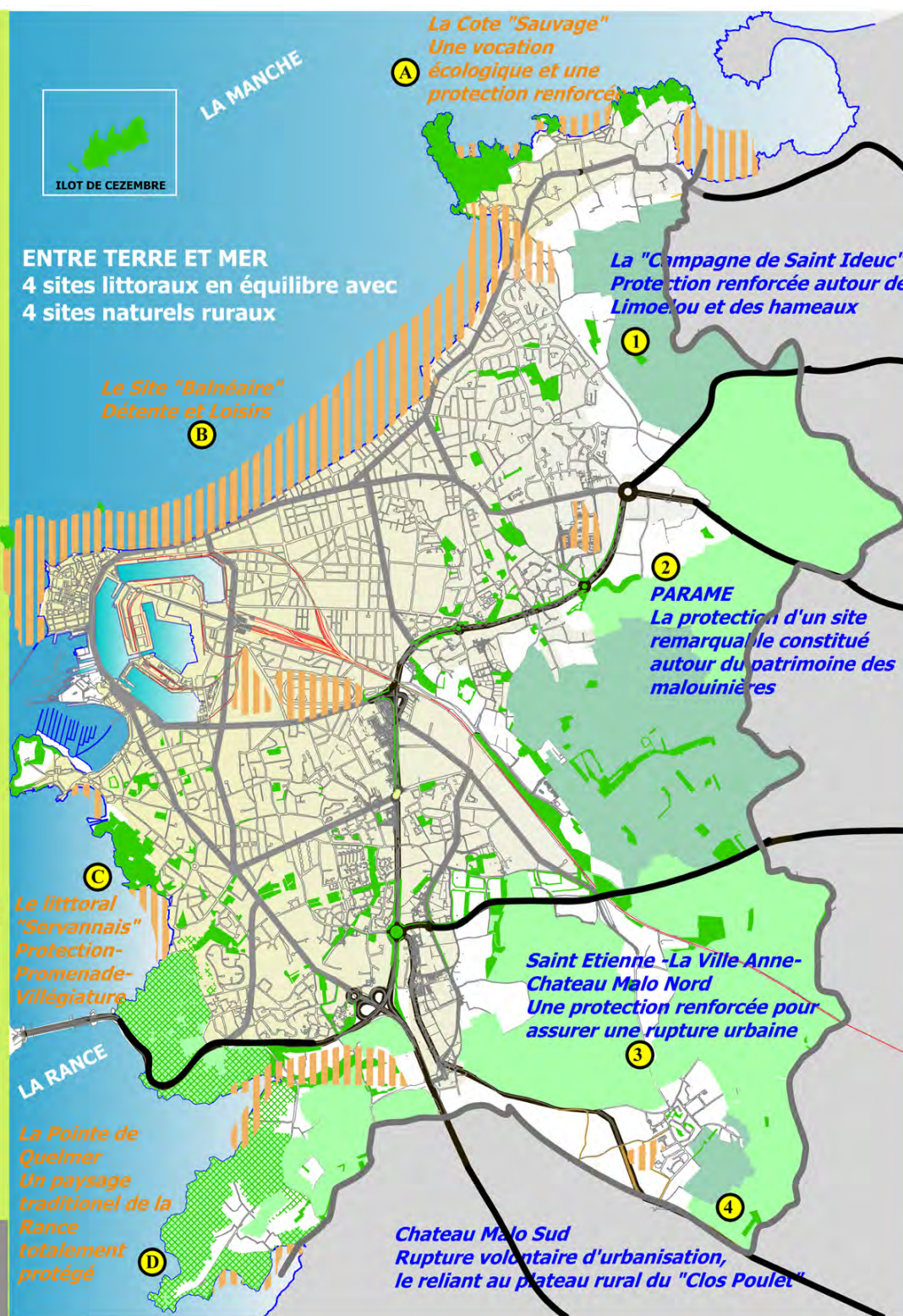
Les zones agricoles et naturelles à protection renforcée

-ZPPAUP en zone naturelle, existante ou à créer(LIMOELOU)

**ZONE NATURELLE:** Coupure d'urbanisation(Hors Z.P.P.A.U.P)

**ZONE NATURELLE:** Protection littorale

**ZONES NATURELLES:** à vocation de détente ou de loisirs(Zone NL)



## 2) « Paysager » l'espace urbain

Cette démarche consiste à **végétaliser l'espace urbain** pour rendre le cadre de vie quotidien plus agréable et favoriser la qualité de vie en ville.

La démarche consiste à **dessiner un maillage vert à diverses échelles**, de l'ensemble de la ville à l'îlot d'habitation en passant par le quartier.

### ⇒ les ceintures paysagères

Les franges ville/campagne seront systématiquement traitées de manière à assurer **une transition paysagère harmonieuse entre les espaces urbanisés ou à urbaniser et les espaces naturels**.

### ⇒ les parcs urbains

La trame existante des parcs urbains sera confortée par la **création progressive de nouveaux parcs publics** au fur et à mesure de la réalisation des projets d'aménagement résidentiels.

Les squares ou espaces verts de proximité participent au rayonnement d'un quartier et, en tant que lieu de convivialité, favorisent leur appropriation par les riverains.

La création d'un espace de loisirs, le long du Val du Routhouan répond à cet objectif.

## 3) Valoriser les entrées de ville

Les entrées de ville constituent l'avant-scène de la ville. Le traitement paysager des entrées de ville sera intensifié (développement de la végétalisation, intervention sur l'espace public...) de manière à atténuer le caractère routier de ces espaces

### ⇒ les axes verts et le traitement des franges portuaires

A l'image des voies structurantes existantes, les nouvelles infrastructures feront systématiquement l'objet d'un traitement paysager important, de même que les franges portuaires en mutation.

### ⇒ développer et créer des promenades vertes

Les promenades vertes existantes sont à renforcer en les prolongeant et en les complétant pour constituer **une trame verte de qualité, trait d'union entre la ville et son environnement**.

Dans le cadre des projets, la commune cherchera à maintenir ou recréer des continuités végétales. Les « coulées vertes » ont un rôle biologique et écologique et un rôle paysager. Elles sont de **véritables corridors écologiques** qui structurent la ville au fil des saisons.

au profit d'un esprit plus urbain appropriable par le piéton ou le cycliste.

Les **entrées de ville** sont des points clefs dans la politique de reconquête de l'urbanité des axes structurants.





Coupures vertes d'urbanisation existante ou en projet



Les ceintures paysagères



Axes verts en accompagnement de la voirie



Parcs urbains existants ou à développer



Traitement paysager de la frange portuaire



Entrée de Ville







# 1.2 - Assurer la pérennité et le développement de l'activité agricole

## Préserver le potentiel de développement de l'activité agricole

L'activité agricole constitue **une activité économique** pour la commune. Les récentes mutations ont entraîné une diminution du nombre des exploitations implantées sur le territoire communal et de celui des actifs travaillant dans le secteur agricole.

Néanmoins, l'agriculture tient une place importante par son occupation de l'espace et son impact sur l'évolution et l'entretien du

paysage. La préservation des zones agricoles est une garantie contre la banalisation et la fermeture du paysage, conséquence de la déprise, de la friche et du boisement non maîtrisé.

Le projet communal doit permettre à l'agriculture de se moderniser, se diversifier et se développer.

## Adapter les pratiques agricoles à la problématique urbaine

La distinction entre le monde rural et urbain tend aujourd'hui à disparaître. Les pratiques agricoles sont aujourd'hui en concurrence avec celles des villes. Par conséquent, le P.L.U cherchera à **éviter les conflits d'usage entre l'activité agricole et l'habitat**.

Le plan local d'urbanisme permettra à l'agriculture de se diversifier. Notamment, il pourra autoriser l'agriculture à se tourner vers d'autres activités à l'instar du tourisme vert, de la transformation et la vente de produits fermiers et éventuellement d'autres usages :

- productions sous serres,
- pépinières.

## Concilier agriculture et paysage

Le plan local d'urbanisme peut être un outil de pédagogie pour promouvoir auprès du monde agricole le respect des éléments du paysage.

Outre les contraintes résultant du classement des espaces boisés classés, le plan local d'urbanisme peut identifier et protéger des **haies ou boisements**.

Ces protections ont pour ambition d'**encourager le rôle des agriculteurs maraîchers et autres exploitants de la zone rurale dans l'entretien du paysage naturel**.





Le projet d'organisation des déplacements

2-LA VILLE MOBILE





Le projet d'organisation des déplacements s'appuie sur les grands objectifs du plan de déplacement communautaire en cours d'élaboration :

- 1 – L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements,
- 2 – La diminution du trafic automobile,
- 3 – Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et moins polluants,
- 4 – L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération,
- 5 – L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement,
- 6 – Le transport et la livraison de marchandises,
- 7 – L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques « à établir un plan de mobilité » et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage,
- 8 – La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements.

Le pôle multimodal qui répond à un de ces objectifs en devenir autour de la future gare SNCF traduit les efforts réalisés par la ville de Saint-Malo pour se doter d'**infrastructures de communication à l'interface entre la ville et son territoire.**

La nouvelle gare SNCF est symptomatique de la volonté de la ville de se connecter au monde extérieur. Ces efforts accompagnent les investissements entrepris sur l'axe ferroviaire Rennes-Saint-Malo.

De même le développement des gares maritimes devrait intégrer les besoins mis à jour lors de l'actualisation du schéma directeur portuaire.

La ville a le souci de disposer d'**infrastructures locales** permettant d'irriguer chaque quartier de son territoire, d'autant plus que les transports en commun constituent un mode d'intégration et d'équité sociale élémentaire. Les transports en commun participent à **une nouvelle répartition de l'espace public** entre l'automobile, les cyclistes, les piétons, les personnes à mobilité réduite...

Le projet d'organisation des déplacements est présenté selon trois thèmes :

- les **transports** collectifs et pôles d'échanges,
- le **schéma de circulation**,
- les **circulations douces**.

## 2.1 - Les transports collectifs et pôles d'échanges

### Améliorer l'inter modalité

Dans le cadre de l'électrification de la ligne ferroviaire Rennes-Saint-Malo et du déplacement gare SNCF, il a été décidé avec tous les partenaires de constituer à proximité de la future gare **un nouveau**

**pôle d'échanges concentrant tous les modes de transport** (train, bus urbains, cars interurbains, taxis, vélos, piétons, loueurs de voitures, stationnement de courte et longue durées).

### Favoriser les transports en commun

A l'occasion de cette opération majeure pour le P.A.D.D. et dans le cadre du plan de déplacements urbains (P.D.U.) en cours d'étude par Saint-Malo Agglomération, le réseau des bus urbains sera restructuré pour tenir compte de cette nouvelle organisation et de la création de nouvelles lignes vers les communes voisines à définir au plan de déplacements urbains.

Le réseau de transports en commun devra notamment desservir les futures zones résidentielles prévues sur la commune afin d'inciter à l'utilisation du réseau bus.

De plus, il devra également assurer une desserte des gares maritimes afin d'établir une bonne synergie avec la gare SNCF.

Afin de réduire l'utilisation de la voiture vers la ville intra muros, il est envisagé de créer un transport collectif en site propre depuis le parking Paul Féval (et le parking à créer Montagne Saint-Joseph) en passant par le nouveau bâtiment voyageurs et le quai Duguay-Trouin.

### Faciliter le ferroutage

La limitation du trafic poids lourds dans les secteurs centraux doit également être un objectif tout en permettant un développement portuaire important. Pour cela, il est nécessaire de faciliter le fret ferroviaire dont le trafic est aujourd'hui très limité.

Le projet gare maintient toutes les capacités d'utilisation des lignes ferroviaires vers le port. Il est par ailleurs possible de créer une

zone intermodale raccordable à la voie ferrée sur le site de la Boudeville.

A plus long terme, il pourrait être imaginé une ligne fret vers le terminal ferry pour assurer des liaisons trans-Manche.

### Développer le port voyageur

Le développement du port voyageur devrait répondre aux besoins mis à jour lors de l'actualisation du schéma directeur portuaire :

possibilité de recevoir deux navires en même temps, restructuration de terminal du Naye...



-  LIGNE FERROVIAIRE VOYAGEURS
-  LIGNE FERROVIAIRE FRET
-  LIGNE FERROVIAIRE FRET POSSIBLE
-  NOUVELLE GARE VOYAGEURS S.N.C.F
-  LA GARE DES INTERURBAINS
-  **Pôles Intermodaux**  
-Gare voyageurs  
-Gare maritime  
-Paul Féval
-  Transport en commun en site propre et arrêts
-  **Parcs relais**
-  Lignes de bus existantes
-  Lignes de bus à développer (à préciser dans le cadre du P.D.U)
-  Traitement du stationnement



## 2.2 - Le schéma de circulation

L'étude engagée en 2000 par la ville de Saint-Malo pour définir les priorités à donner au schéma de circulation a permis de confirmer **l'intérêt de la création de la nouvelle desserte sud** et de hiérarchiser les voies existantes ou à créer.

L'objectif est de **partager la voirie** et de **redéfinir l'occupation des espaces publics** en les concevant de manière à privilégier prioritairement la place des transports en commun, du vélo, des piétons et des personnes à mobilité réduite.

### L'amélioration des dessertes primaires et secondaires

#### 1) mettre en œuvre en priorité la desserte sud.

Compte tenu de la saturation de plus en plus importante de la RD 301 et particulièrement du rond-point des Anciens Combattants, il est indispensable de proposer une alternative. C'est l'ambition de la pénétrante **sud qui rejoindra la Montagne Saint-Joseph depuis l'échangeur de Saint-Jouan.**

La desserte industrialo-portuaire et le terminal ferry sera assurée par l'axe Ville-es-Cours-Féridé-Triquerville-Coubertin alors que la desserte de la ville intra muros et des quartiers nord de la commune se fera par le Val du Routhouan.

#### 2) transformer la RD 301 en boulevard urbain.

La RD 301 est une pénétrante dévolue à la voiture, créant une coupure au sein des quartiers. Lorsque la desserte sud sera réalisée, il sera alors possible d'engager un programme de requalification de cet axe.

**La requalification de la RD 301 en boulevard urbain permettra de relier les quartiers entre eux et réduire la**

**coupure urbaine.** Cela passera par des actions sur la voirie (aménagements de nouveaux giratoires ou meilleur traitement des giratoires existants (notamment le rond-point des anciens combattants), modification des profils routiers) mais aussi des abords (constructions de programmes immobiliers ouvrant sur la voie et lui donnant une image urbaine).

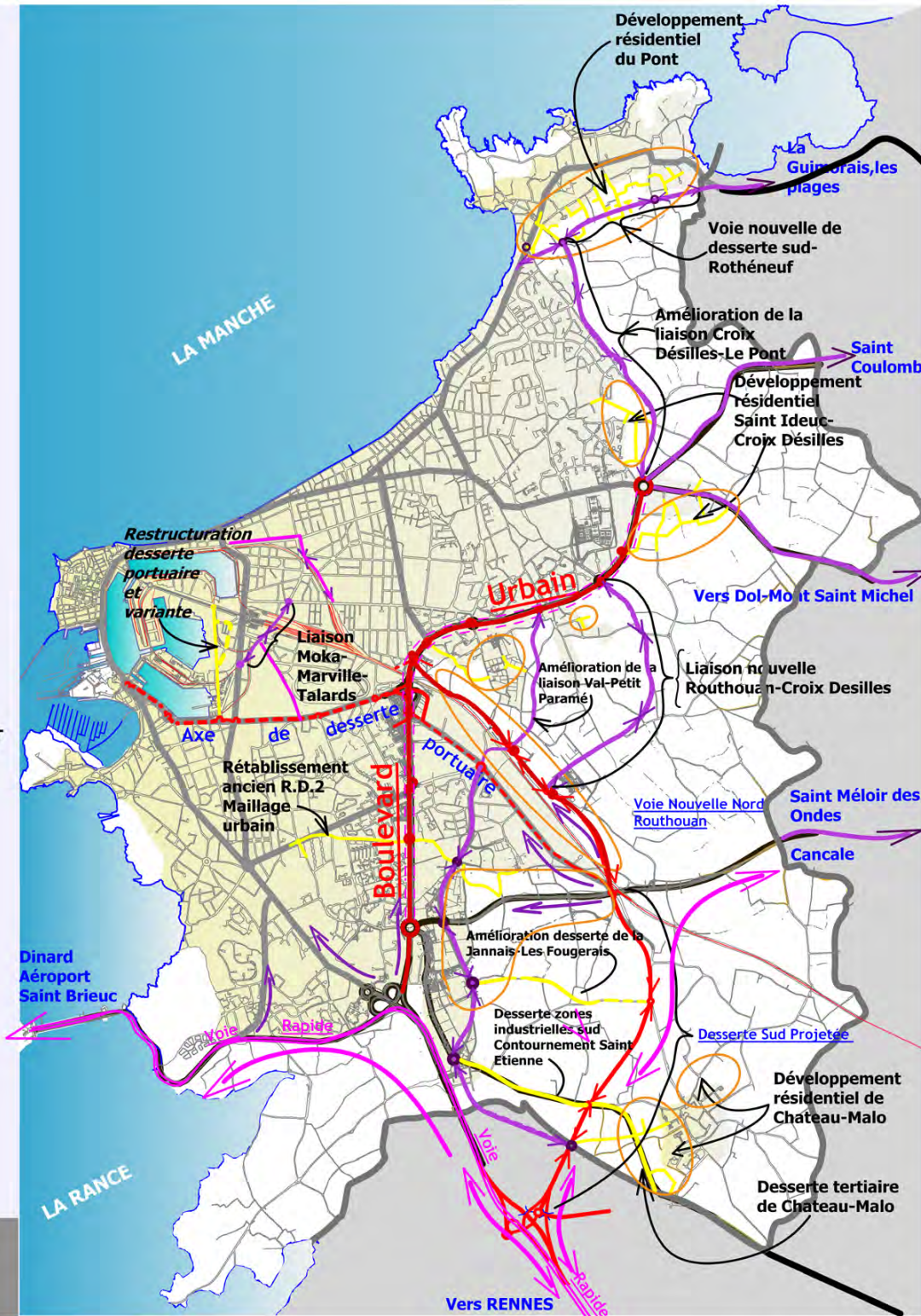


-  BOULEVARD URBAIN
-  VOIE RAPIDE REALISEE
-  VOIE STRUCTURANTE PRIMAIRE EXISTANTE
-  VOIE STRUCTURANTE URBAINE PROJETEE
-  DESSERTE URBAINE SECONDAIRE
-  DESSERTE URBAINE SECONDAIRE A RENFORCER OU A CREER
-  VOIE DE MAILLAGE TERTIAIRE PROJETEE OU A AMELIORER
-  PRINCIPAUX DEVELOPPEMENTS DU PERIMETRE D'AGGLOMERATION ET DESSERTES TERTIAIRES

 FONCTION DE ROCADE ET DE CONTOURNEMENT

 FONCTION DE DESSERTE

# Planche 6



Reseau Principal de Voirie



## Une desserte urbaine secondaire à renforcer ou à créer.

---

En complément des améliorations du réseau primaire, il est nécessaire de les accompagner d'un renforcement du maillage secondaire :

- **réalisation de la liaison Moka-Marville-Talards desservant le nouveau bâtiment voyageurs**

- desserte des quartiers nord depuis le Routhouan vers le Petit Paramé et la Croix Désilles
- amélioration de la desserte du Pont et de Rothéneuf depuis la Croix Désilles
- raccordement des zones industrielles sud vers la nouvelle desserte sud en contournant Saint-Etienne par l'ouest

## Des dessertes tertiaires à créer ou à améliorer

---

L'aménagement de nouvelles zones résidentielles doit être l'occasion d'assurer des dessertes cohérentes de ces secteurs avec les quartiers existants et avec le schéma global de circulation.

Dans le cadre de la transformation de l'avenue du Général de Gaulle, il est prévu de rétablir l'ancienne RD 2 afin de compléter les liaisons inter-quartiers.

## Une desserte dédiée pour les infrastructures portuaires et les marchandises

---

La place du port en cœur de ville pose des problèmes liés à la desserte par les poids-lourds des emprises portuaires et du terminal ferry.

L'ambition est de définir un **site propre dédié spécifiquement au transit des marchandises vers le port**. Il est donc envisagé de restructurer les voies portuaires, en passant notamment par la

rue Hochelaga et en améliorant le franchissement de l'axe Louis-Martin, de façon à dissocier les flux de marchandises du trafic urbain et à réduire l'usage de l'axe République-Talards.

Ces investissements relatifs à la voirie seront accompagnés de mesures en faveur du trafic ferroviaire des marchandises et du ferroutage.

## Répondre au problème du stationnement

---

La ville souhaite maintenir une offre de stationnements à vocation résidentielle, notamment pour la ville intra muros où la pénurie de stationnements nuit au maintien de sa vocation résidentielle et commerciale de proximité.

Par conséquent, la ville de Saint-Malo a approuvé le principe de la réorganisation du stationnement intra-muros et de la création d'un parking souterrain. Ce projet répond à la volonté de poursuivre un « investissement significatif au pied des remparts en matière de stationnement pour faire face à la fréquentation grandissante » de Saint-Malo en saison comme hors saison.

La politique de stationnement repose sur trois orientations :

■ **Une capacité de parking d'accueil étendue en entrée de ville** : le projet d'extension du parking relais Paul Féval figure dans les orientations d'aménagement du P.L.U.

■ **Une capacité d'extension du parking relais de la nouvelle gare** pour porter sa capacité de 260 places à 800 places : le parking actuel pourrait être étendu par la création d'une capacité supplémentaire en superstructure. Cette éventualité a été prévue dès la conception pour que la ville puisse, si nécessaire, créer un parking public de 800 places sur le pôle intermodal.

■ **Un parking de proximité sur l'esplanade Saint-Vincent pour répondre aux besoins** des habitants d'intra-muros, des commerçants et des Malouins ou des habitants de l'agglomération qui fréquentent les commerces, les services et les équipements de la cité intra-muros.

L'enjeu est de dissuader les visiteurs occasionnels de venir en voiture jusqu'à Saint-Malo intra-muros par une politique de signalisation, de parkings relais et de navettes cadencées pour éviter l'encombrement des abords de Saint-Malo intra-muros et du sillon.

C'est dans cet esprit que le P.L.U. propose un projet de T.C.S.P. (transports en commun en site propre) entre Paul Féval, le pôle d'échange intermodal, Rocabey et Saint-Malo intra-muros.

Une navette cadencée pourra contribuer à désengorger les quartiers centraux.

En revanche, notamment en basse saison, il est nécessaire de pouvoir satisfaire les besoins des habitants et des usagers de Saint-Malo intra-muros. Le déficit de stationnement est perçu comme une contrainte forte en terme d'attractivité commerciale.

En parallèle, il convient d'encourager l'utilisation des transports en commun et des modes alternatifs pour les trajets quotidiens. Les parcs relais en périphérie ont pour fonction de favoriser de nouvelles pratiques.

La ville doit également satisfaire les besoins de stationnement des quartiers et des équipements :

■ **quartiers à traiter**

- abords de la ville intra muros
- Rocabey
- Gare-République
- Rochebonne
- Rothéneuf

■ **équipements et commerces à mieux desservir**

- hôpital
- centre de musiques actuelles
- école de voile du Pont
- secteur naturel de la Pointe de la Varde
- parc de la Briantais
- centres commerciaux de la Découverte et de la Madeleine

## 2.3 - Les circulations douces

Pour compléter la politique générale en matière de déplacements, il est proposé une vision globale et cohérente sur les cheminements piétons et cyclistes et de prendre en compte systématiquement

### Les circulations piétonnes

La politique en faveur du piéton doit se poursuivre. L'objectif est d'améliorer la qualité de l'espace public suivant plusieurs axes :

- sécuriser les déplacements piétons et améliorer la convivialité des espaces publics,
- développer les parcours piétons :
  - en créant **des liaisons inter-quartiers**, notamment à l'occasion de l'aménagement des nouvelles zones résidentielles,
  - en permettant **l'accès aux zones naturelles de la commune** depuis les zones urbaines : « **les promenades vertes** »
- poursuivre le développement des zones 30 pour une plus grande qualité de vie.

### Les circulations cyclistes

Afin d'offrir aux cyclistes une meilleure convivialité, fluidité et sécurité, la ville de Saint-Malo a mis en place un réseau appelé « **Iti-Vélo** ». Il convient de le compléter autant que possible avec des itinéraires complémentaires de pistes cyclables.

La ville entend favoriser la mise en place de parcs de stationnements publics pour vélos à proximité des équipements et des commerces. La réalisation de locaux pour les vélos sera

dans tout aménagement des besoins des personnes à mobilité réduite.

Plusieurs projets sont notamment en cours de réflexion :

- offrir **la possibilité de mieux rejoindre la ville intra muros depuis la gare à pieds**
- assurer **la liaison piétonne entre la gare SNCF et les gares maritimes**
- **achever l'accessibilité du littoral** afin de rejoindre le Havre de Rothéneuf à la Passagère sans interruption et de rendre accessible les remparts aux handicapés.

imposée pour les constructions de logements collectifs les plus importantes.

**Chaque nouvelle opération d'aménagement devra ainsi intégrer les besoins de liaisons pour les cyclistes.**

Il est également prévu de compléter par des aménagements dédiés au vélo l'axe primaire assurant une liaison nord-sud depuis Saint-Etienne jusqu'à Rothéneuf.

**A) CIRCULATIONS PIETONNES**



ACCESSIBILITE AU LITTORAL



LIAISONS A AMENAGER



AXES PIETONNIERS STRUCTURANTS EXISTANTS



AXES PIETONNIERS STRUCTURANTS A CREER

**B) PISTES CYCLABLES**



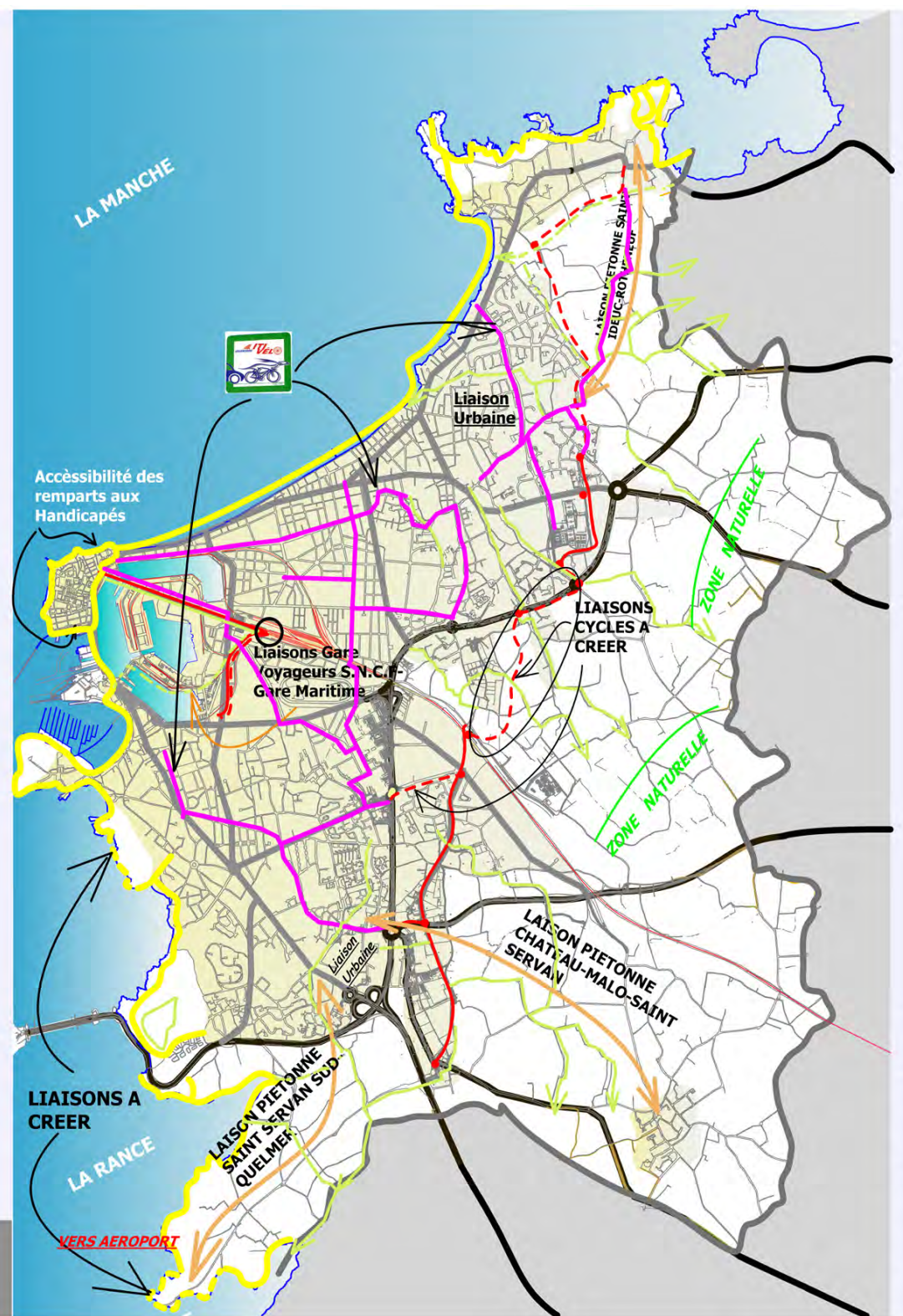
PISTES CYCLABLES STRUCTURANTES EXISTANTES



ITINERAIRES VELOS



NOUVELLES PISTES CYCLABLES A PREVOIR







Le projet des **équipements d'intérêt général**

3-LA VILLE ACTIVE





La ville active traduit deux ambitions pour le projet urbain :

- d'une part, **répondre aux besoins** en terme d'activités économiques, d'équipements de centralité et d'équipements de quartier,
- d'autre part, **assurer une mixité fonctionnelle**, ce qui permet de revitaliser les quartiers en créant de véritables lieux de vie et de diminuer les déplacements en recherchant des unités de lieu.

Cette orientation thématique est déclinée suivant trois angles :

- les pôles d'activités principaux ou futurs,
- les équipements de centralité,
- les équipements de quartier.

## 3.1 - Les pôles d'activités principaux existants ou futurs<sup>3</sup>

### Les activités économiques : priorité à l'emploi, à l'attractivité et au dynamisme

#### 1) Le port

Le port représente **le poumon économique** de la ville et du Pays de Saint-Malo et doit à ce titre faire l'objet de toutes les mesures lui permettant de se développer. C'est pourquoi de nouveaux terrains pourraient lui être affectés à l'est, côté rue Hochelaga, rue Marion Dufresne, en fonction des besoins exprimés par la C.C.I.

Les objectifs définis dans l'actualisation de la charte portuaire sont intégrés aux objectifs du P.A.D.D. :

- contribuer à la vocation maritime de Saint-Malo à travers les activités du port :
  - modernisation de la rampe n°1 avec un réaménagement de l'ensemble du terminal pour dégager de nouvelles surfaces,
  - développement des terre-pleins Charcot,
  - harmonisation et synergies des espace pour les activités de construction et réparation navale,

aménagement d'un pôle multi-usages pour les réparations légères

- favoriser un emploi industriel et tertiaire durable,
- respecter et améliorer la qualité de vie et l'environnement,
- répondre aux attentes et aux besoins des acteurs portuaires,
- dégager un potentiel de développement pour les différentes activités,
- développe prioritairement les activités à valeur ajoutée.

Il sera nécessaire d'assurer une bonne intégration urbaine des franges portuaires :

- quai Duguay-Trouin
- boulevard de la République
- rue Hochelaga
- quai Trichet

Enfin, le port de pêche devra trouver sa configuration définitive.

#### 2) Les zones d'activités diversifiées

Saint-Malo agglomération, désormais compétente en matière de développement économique, a défini ses objectifs pour les zones d'activités : Les Mottais, Actipôle II à Miniac-Plerguer. Blanche-Roche et la Janais.

Afin de maintenir des capacités d'implantations économiques à Saint-Malo en complément de ces objectifs, il est proposé de retenir six sites :

<sup>3</sup> La notion d'« activité » ici présentée correspond non seulement aux activités économiques mais aussi aux activités sportives, de loisirs et culturelles.

- la **Z.A.C. du Routhouan** dont l'achèvement sera lié à la réalisation de la desserte sud (a)
- le **Val du Routhouan** à l'ouest de la Z.A.C. pour **conforter la valorisation de l'entrée de ville routière et ferroviaire** jusqu'à la Montagne Saint-Joseph (b)
- la **Janais** en extension des zones de la Moinerie et de la Maison Neuve (c) et (d)
- la **Boudeville** qui pourrait accueillir une zone intermodale et servir **de zone d'arrière-port de Saint-Malo raccordé à la ligne ferroviaire** (e)

- le **site de Blanche Roche** qui dispose d'un potentiel important et qui aura vocation à devenir la technopôle du Pays de Saint-Malo
- L'achèvement de la zone de la Croix Désilles.

Cette orientation s'inscrit dans la charte de pays, support du futur schéma de cohérence territoriale du Pays de Saint-Malo.

D'autre part, la réalisation des zones d'activités répond aux objectifs de Saint-Malo Agglomération, en charge de cette compétence.

### 3) Les zones tertiaires

La ville de Saint-Malo souhaite développer le secteur tertiaire et les services. Il est nécessaire de proposer une **offre diversifiée en immobilier d'entreprises** :

Quatre secteurs sont privilégiés pour cela :

- Paramé est – la Croix Désilles **en intégrant les besoins universitaires** ①
- Gare-Rocabey-Talards en accompagnement de la nouvelle desserte ferroviaire T.G.V. et T.E.R. ②
- La Madeleine - Maison-Neuve ③
- Blanche Roche (f)

### 4) Les secteurs en mutation







Certains sites ne correspondent plus totalement aux besoins des acteurs économiques ou aux évolutions de la ville et il faut envisager leur mutation progressive en zone résidentielle.

Il s'agit :

- à l'horizon de 10 ans de la partie ouest de la zone industrielle nord qui ne permet plus aux entreprises de se développer,

- à l'horizon de 10 à 20 ans, des activités implantées à l'est de l'avenue du Général de Gaulle dont le maintien rend plus difficile une valorisation de cet axe en boulevard urbain,
- des sites E.D.F./LONCLE - rue Aristide Briand
- du Plateau des Anglais (R.F.F.)



-  CENTRABILITE URBAINE EXISTANTE
-  CENTRABILITE URBAINE FUTURE
-  ZONE PORTUAIRE EXISTANTE
-  EXTENSION ZONE ACTIVITE A VOCATION PORTUAIRE ET MARITIME
-  ACTIVITES DE LOISIRS ET SPORTIVES EXISTANTES
-  ACTIVITES DE LOISIRS ET SPORTIVES EN PROJET

- 1-Site de voile et activités sportives au Pont
- 2-Equipements sportifs Val du Routhouan
- 3-Développement du site de la Briantais-site equestre
- 4-Site potentiel de Troctin
- 5-Extension site de la Ville Huchet
- 6-Extension stade Francis Lemarié



Activités diversifiées

Zones projetées



- a-Achèvement Z.A.C du Routhouan
- b-Site "Val du Routhouan"
- c-La Jannais
- e-La Boudeville
- f-Site de Blanche Roche



Secteurs tertiaires et commerces existants et en cours



Secteurs tertiaires et commerces en projet

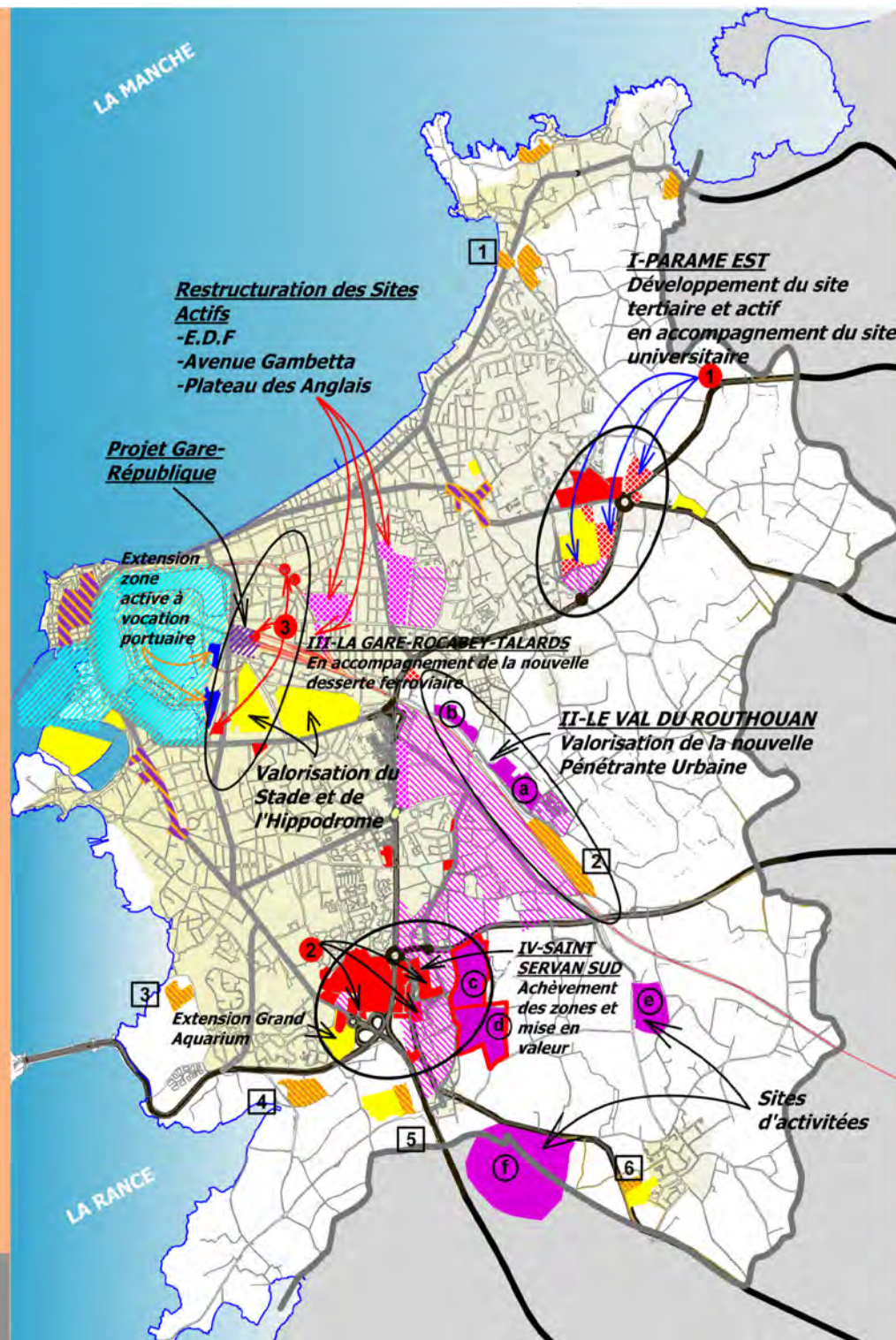
- 1-Est Paramé-Croix Désilles
- 2-Madeleine-Maison Neuve
- 3-Gare-Rocabey-Talards

Secteurs de Développement

- 4 secteurs principaux-pôles de développement actif du futur
- I-PARAME EST
- II-LE VAL DU ROUTHOUAN
- III-LA GARE-ROCABEY-TALARDS
- IV-SAINT SERVAN SUD



Sites actifs en mutation-Futur développement résidentiel





## 5) Conforter l'offre commerciale

Saint-Malo a vocation à être **un pôle commercial à une échelle régional**. Outre la satisfaction des besoins habituels, la ville doit également répondre aux besoins de services ou de biens de consommation anomaux.

Afin de **consolider la zone de chalandise du tissu commercial**, des actions doivent être prévues afin de renforcer l'attractivité des centres existants (Paramé, Saint-Servan, Gare Rocabey, Intra-Muros) avec commerces et services de proximité dans les autres quartiers (Rothéneuf, Château-Malo). Un

développement commercial sur les sites de la Janais et de la Croix Désilles ne sont pas à exclure.

La poursuite de l'aménagement de la ville intra muros et des axes structurants va dans ce sens. Les actions en faveur des déplacements et du stationnement participent également à l'effort engagé en faveur du tissu commercial.

Par ailleurs, on peut s'attendre à une augmentation de la fréquentation touristique et culturelle de la cité corsaire lors de la mise en service du TGV vers Saint-Malo.

Le P.L.U. doit s'attacher à répondre aux besoins futurs en **renforçant l'offre hôtelière** ainsi que les infrastructures d'accueil.

## 6) Encourager la recherche et les technologies innovantes

Le P.L.U. cherchera à encourager des activités économiques émergentes à l'instar de **la recherche et des technologies innovantes**. Cette démarche s'inscrit dans la durée et demande une longue période avant de recueillir les premiers fruits (constitution d'un parc technopolitain à l'échelle communautaire sur le site de Blanche Roche en liaison avec Rennes Atalante).

La ville de Saint-Malo a l'intention de poursuivre les efforts pour le **développement de l'enseignement supérieur**. L'installation de 3 départements à l'I.U.T. est une première étape dans la formation

d'un campus malouin, en complément des formations déjà présentes : école de la marine marchande, école de commerce...

La ville souhaite notamment renforcer le pôle médical par la modernisation de l'institut de formation en soins infirmiers.

Cette démarche est complémentaire des efforts faits pour promouvoir la ville et ses infrastructures dans le monde des congrès ou colloque.

## Les activités sportives et de loisirs

---

L'attractivité touristique de la commune et les besoins d'activités de loisirs qu'elle engendre ainsi que les besoins d'aires sportives de plein air justifient une vision prospective en la matière afin d'offrir des équipements complémentaires.

Cinq sites nouveaux sont proposés :

- ① site du Pont avec vocation voile et terrains de jeux extérieurs
- ② terrains de Grands Jeux au Routhouan
- ③ site équestre à la Briantais
- ④ site sportif ou site équestre à Troctin
- ⑤ aire de camping à la Ville Huchet
- ⑥ extension du complexe sportif de Château-Malo

Il est nécessaire de poursuivre la valorisation du stade de Marville et de l'Hippodrome.

Il est également nécessaire de prévoir de nouveaux équipements afin de conforter les pratiques sportives très diverses comme :

- la construction d'un centre de voile au Pont
- la construction d'une salle de sports à Rocabey à proximité du collège
- la poursuite de la restructuration du complexe de tennis
- la restructuration des superstructures de l'hippodrome
- la construction d'une salle de sports à la Madeleine

## 3.2 - Les équipements de centralité

En tant que ville centre du Pays, Saint-Malo doit **conforter son niveau d'équipements structurants à vocation intercommunale voire même régionale** pour offrir aux

habitants du Pays des services et prestations correspondant à ce statut.

### Se doter d'équipements confortant la place de la ville au sein de son territoire

Saint-Malo a un rôle moteur au cœur de la côte d'émeraude. Des **projets d'équipements** lourds devraient contribuer à marquer la place de Saint-Malo comme **pôle d'équilibre régional** :

- la construction du nouveau bâtiment voyageurs S.N.C.F.
- la création d'un centre funéraire au cimetière des Ormeaux,
- le développement du site hospitalier,
- l'extension de la clinique de la Côte d'Emeraude,

- faciliter le développement des services de l'Etat : Palais de justice, hôtel de police, direction départementale de l'équipement...
- structurer les services municipaux sur des sites centraux (CCAS, maison de la famille, police municipale, regroupement de certains services).

### Conforter l'image d'une ville culturelle et sportive

Par son histoire et son identité, Saint-Malo a acquis l'image d'une **ville culturelle**. L'image de Saint-Malo est associée à des événements d'envergure nationale : Etonnants voyageurs (festival spécialisé dans la littérature aventureuse et de voyage), Quai des Bulles (festival de la bande dessinée), etc.

La ville souhaite se doter d'**infrastructures contribuant à la qualité de son image et de son attractivité**. Notamment, on peut citer dans ce domaine :

- la nécessité de restructurer le musée du Château et la création éventuelle d'un nouveau musée d'histoire maritime sur le quai Duguay-Trouin,
- la construction d'équipement culturel de type médiathèque sur le site Gare-République,

- la construction d'un équipement de loisirs de type cinéma-multiplexe ou autre,
- la valorisation du parc de la Briantais sous forme de parc botanique ou parc à thème,
- l'extension éventuelle du Grand Aquarium,
- la salle « grand spectacle » nécessaire à la vie de l'agglomération malouine pourra être implantée sur une autre commune de Saint-Malo Agglomération,
- la relocalisation possible du casino.

Par ailleurs, Saint-Malo est associé aux **sports nautiques**. Ses infrastructures portuaires en cœur de ville lui permettent d'accueillir des manifestations telles la route du rhum, la Québec-Saint-Malo ou les éditions de la course des grands voiliers (cutty sark). La ville de Saint-Malo souhaite pérenniser ses atouts dans ce domaine.



**NOUVEAUX EQUIPEMENTS DE CENTRALITE**



**NOUVEAUX EQUIPEMENTS SPORTIFS**

- 1-Centre de Voile du Pont
- 2-Salle de Rocabey
- 3-Complexe de Tennis
- 4-Salle d'Athlétisme Couverte
- 5-Restructuration Superstructures Hippodrome
- 6-Salle de Sports de la Madeleine



**NOUVEAUX EQUIPEMENTS DE QUARTIERS**





## 3.3 - Les équipements de quartier

La ville compte compléter sa **politique en faveur des quartiers en créant des équipements complémentaires** (ou en les rénovant).

Cela concerne

- la construction d'un pôle dédié à la famille à Rocabey
- de nouveaux équipements :
  - à Rothéneuf,
  - à Paramé,
  - à la gare,
  - autres quartiers
- la rénovation des halles intra muros et de la halle au blé
- la rénovation de la salle Surcouf au théâtre de Saint-Servan





Les projets de **développement résidentiel**

4-LA VILLE RESIDENTIELLE





La ville résidentielle traduit l'ambition de répondre aux besoins en logements pour les prochaines années.  
La réponse apportée à cet enjeu majeur doit être plurielle.

Le projet d'aménagement et de développement durable répond suivant 3 axes :

- une **mixité** et une **diversité de l'habitat**,
- la **structure paysagère comme lien social**,
- **maintenir un équilibre entre le renouvellement urbain et une expansion maîtrisée.**

## 4.1 - Mixité et diversité de l'habitat

La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains a réaffirmé le principe d'une gestion économe des sols.

La loi souhaite privilégier le renouvellement urbain au détriment d'une expansion urbaine consommatrice d'espace.

La politique menée jusqu'à aujourd'hui par la ville de Saint-Malo a été conforme à cette orientation puisque le P.O.S. de 1991 limitait l'expansion spatiale au-delà de la rocade.

Par ailleurs, la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains souhaite favoriser plus de mixité dans le logement. La politique de logement locatif social a été déjà largement engagée. La ville dispose aujourd'hui de 5 838 logements sociaux, soit 25,5% des résidences principales, taux le plus élevé de Bretagne. Outre la mixité sociale qui sera poursuivie, en particulier, en privilégiant l'accession sociale à la propriété, le P.L.U. cherchera à répondre à **une mixité des formes de logements** : logements collectifs,

groupés, pavillonnaires... afin de satisfaire les besoins de toutes les strates de la pyramide des âges

La ville entend poursuivre sa politique d'expansion maîtrisée pour les prochaines années.

Le diagnostic et le rapport de présentation du P.L.U. montrent **un besoin de 4 000 nouveaux logements pour les 10 prochaines années**. Ce besoin correspond en premier lieu au desserrement des ménages et au renouvellement du parc. D'autre part, ces besoins cherchent à satisfaire le solde naturel de la population et le solde migratoire résultant de l'attractivité de la ville.

Pour cela, il est proposé de réaliser chaque année :

- **environ 200 logements par an dans les secteurs centraux,**
- **200 logements dans les zones d'extension urbaine.**

## 4.2 - La structure paysagère comme lien social

Ces opérations, qu'elles soient en zone urbaine ou péri-urbaine devront s'accompagner de créations de parcs et jardins afin de **maintenir une grande qualité du cadre de vie.**

Il est ainsi envisagé :

- de créer une trame verte importante structurant les futurs quartiers du Bas-Chemin à Rothéneuf ① et du Pont Robert
- de s'appuyer des bois ou espaces verts existants à la Bastide et à Saint-Ideuc. ② ③
- de construire une nouvelle armature végétale sur le site d'extension de la Banneville – Le Pont Robert. ④

- de compléter l'armature verte de la « Vallée Verte » permettant sa continuité Saint-Ideuc- Boulenaye. ⑤
- de compléter les trames existantes afin de valoriser ces secteurs le long du val du Routhouan et à Château-Malo. ⑥ ⑦

**Un programme de « ceinture paysagère » est aussi à mettre en œuvre en accompagnement des zones résidentielles ou actives et des grandes infrastructures afin d'assurer une transition harmonieuse avec les sites ruraux.**

Quant aux espaces verts et parcs existants, publics ou privés, ils feront l'objet de mesures de protection et de valorisation en vue de maintenir la structure paysagère de la ville.



**CEINTURES PAYSAGERES**



**ZONES NATURELLES ET PARCS PUBLICS EXISTANTS**



**ZONES NATURELLES PRIVEES PROTEGEES**



**PARCS ET JARDINS PROJETES EN ACCOMPAGNEMENT DU DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL**

1-Le Bas Chemins

2-La Bastide

3-Saint Ideuc

4-La Fontaine aux Pèlerins-Pont Robert

5-La Vallée Verte

6-Le Routhouan

7-Chateau Malo



La Structure Paysagère



## 4.3 - Maintenir un équilibre entre renouvellement urbain et expansion maîtrisée

### Les secteurs de renouvellement urbain<sup>4</sup>

Afin de répondre à l'objectif de construire environ 200 logements par an en secteurs urbains, il est nécessaire d'identifier des sites pouvant accueillir des opérations d'aménagement.

Certaines sont déjà programmées ou à l'étude (1)

Rocabey – Théodore Botrel ①	200 logements
Gare - République ②	250 logements
EDF-Sillon ③	<u>80 logements</u>
	soit, 530 logements
	arrondi à <b>500 logements</b>

Les nouvelles zones identifiées à l'intérieur de la partie agglomérée de la Ville sont les suivants :

Aristide Briand ④	200 logements
Clos Cadot ⑤	80 logements
Talards ⑥	100 logements
Gambetta ⑦	300 logements
Serres de Lorette ⑧	150 logements
La Vallée ⑨	50 logements

Henri Lemarié ⑩	30 logements
Intermarché Rocabey (11)	<u>30 logements</u>
	soit, 940 logements
	arrondi à <b>900 logements</b>

Ces actions pourront être complétées par un renforcement de l'armature urbaine sous forme de résidentialisation de boulevards de nature à permettre la construction de logements supplémentaires sans oublier les programmes immobiliers non prévisibles mais qui contribuent sensiblement à augmenter les capacités.

L'ensemble de ces propositions permettrait ainsi la construction de près de **2 000 logements dont 600 logements en secteur diffus**.

Ces actions également complétées par la poursuite de la politique de requalification des quartiers de la Découverte et de Bellevue et l'engagement d'une valorisation du quartier Alsace-Poitou associée à la mise en œuvre du projet Gare-République.

<sup>4</sup> Les estimations ci-dessous sont issues d'études prospectives et sont données à titre indicatif



### RENFORCEMENT DE L'OSSATURE URBAINE

Résidentialisation des Boulevards Structurants

### EXTENSION RESIDENTIELLE



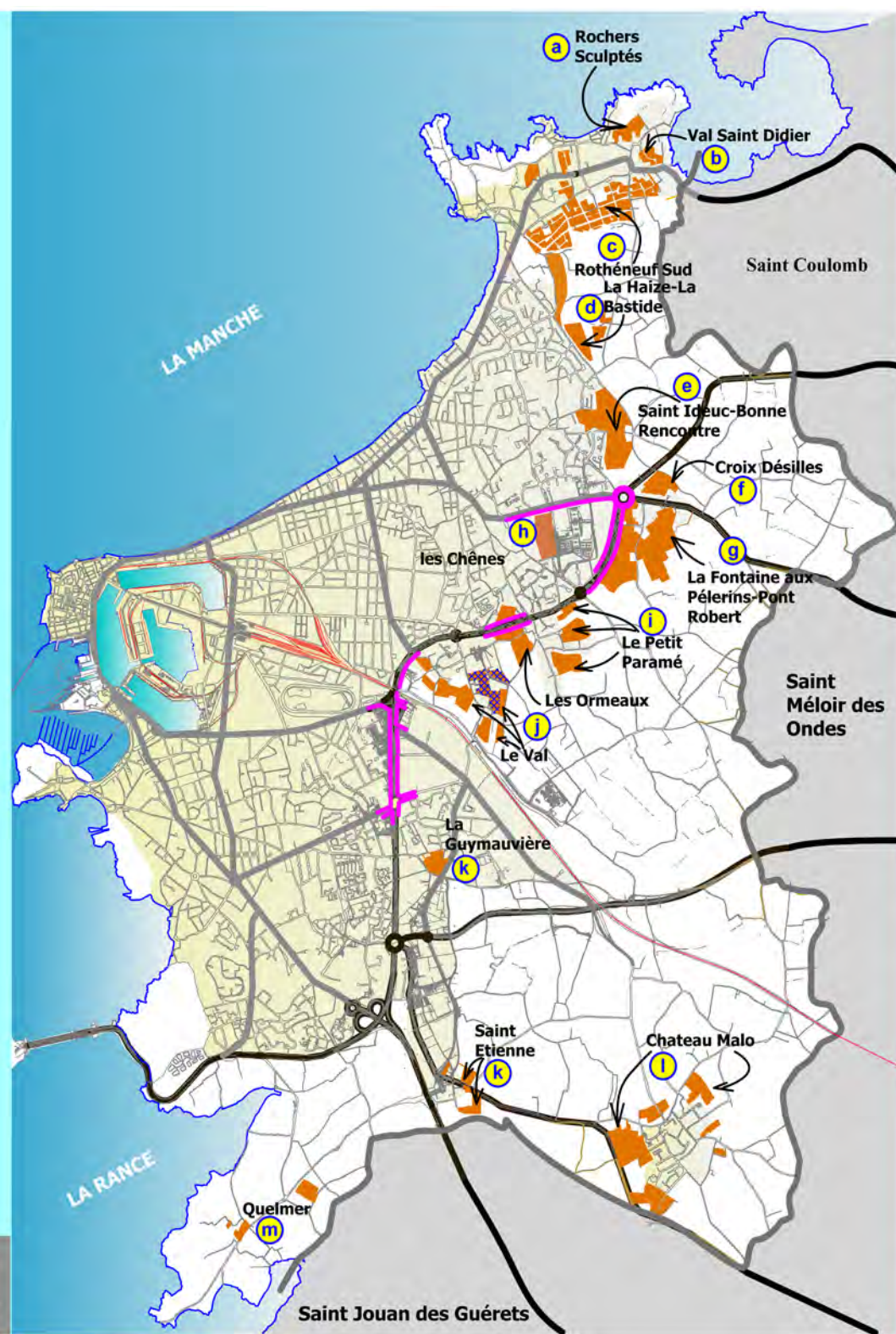
En cours



En Projet



Secteur de Résidentialisation possible



## Les secteurs d'extension urbaine : préparer la ville de demain

---

Afin de répondre aux différentes étapes du parcours résidentiel, il est nécessaire de prévoir également des secteurs d'extension urbaine, avec des densités plus ou moins importantes et permettant de répondre à différentes programmations sociales ou libres.

Ces programmes se situent généralement en périphérie de la ville et plusieurs secteurs ont été identifiés pour satisfaire ces besoins.

Rochers Sculptés (a)	20 logements
Val Saint-Didier (b)	30 logements
Rothéneuf sud (c)	200-250 logements
La Haize – La Bastide (d)	120 logements
Saint-Ideuc – Bonne Rencontre (e)	180 logements
Croix Désilles (f)	50 logements
Fontaine aux Pèlerins- Pont Robert (g)	200 logements

Les Chênes (b)	200 logements
Petit Paramé (i)	80 logements
Les Ormeaux ( ?)	120 logements
Le Val (i)	70 logements
La Guymauvière (j)	50 logements
Saint-Etienne (k)	20 logements
Château-Malo (l)	200 logements
Quelmer (n)	10 logements
	<hr/>
	soit, 1560-1660 logements
	arrondi à <b>1600 logements</b>

## Les secteurs d'intervention prioritaires

---

Dans le cadre de la politique de la ville et plus particulièrement du contrat de ville, plusieurs quartiers ont été retenus pour bénéficier d'aides de l'Etat en vue de les dynamiser et d'améliorer leur cadre de vie.

Ponctuellement, certaines actions à engager pourraient contribuer à construire de nouveaux logements, notamment pour **diversifier l'offre à l'intérieur de ces quartiers**.

Le 30 juin 2005, le conseil municipal a retenu le principe d'un projet de renouvellement urbain pour le quartier Découverte-Espérance. Cette démarche se décline selon trois objectifs :

- dessiner une conception urbaine qui intègre le quartier à la ville

- accompagner une intervention sur le logement pour une nouvelle mixité et une nouvelle urbanité
- poursuivre la politique sociale en faveur du quartier et de ses habitants

Le projet de renouvellement urbain du quartier de la Découverte-Espérance doit faire l'objet d'une convention pluriannuelle avec l'Agence nationale de la Rénovation Urbaine (A.N.R.U.).

La mise en œuvre de ce projet s'inscrit dans la politique globale à l'échelle de la ville de promotion de la mixité sociale et générationnelle.

Ce projet s'inscrit également dans les orientations du P.A.D.D. en matière de déplacements urbains, du développement d'une trame paysagère à l'échelle de la ville et d'une réponse aux besoins de logements à chaque étape du parcours résidentiel.





**RENOUVELLEMENT URBAIN**

**OPERATIONS D'AMENAGEMENT**



En cours de programmation

**1-Rocabey-Théodore Botrel**

**2-Gare République**

**3-EDF Sillon**

Projetées

**4-Aristide Briand**

**5-Clos Cadot**

**6-Talards**

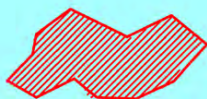
**7-Gambetta**

**8-Serres de Lorette**

**9-La Vallée**

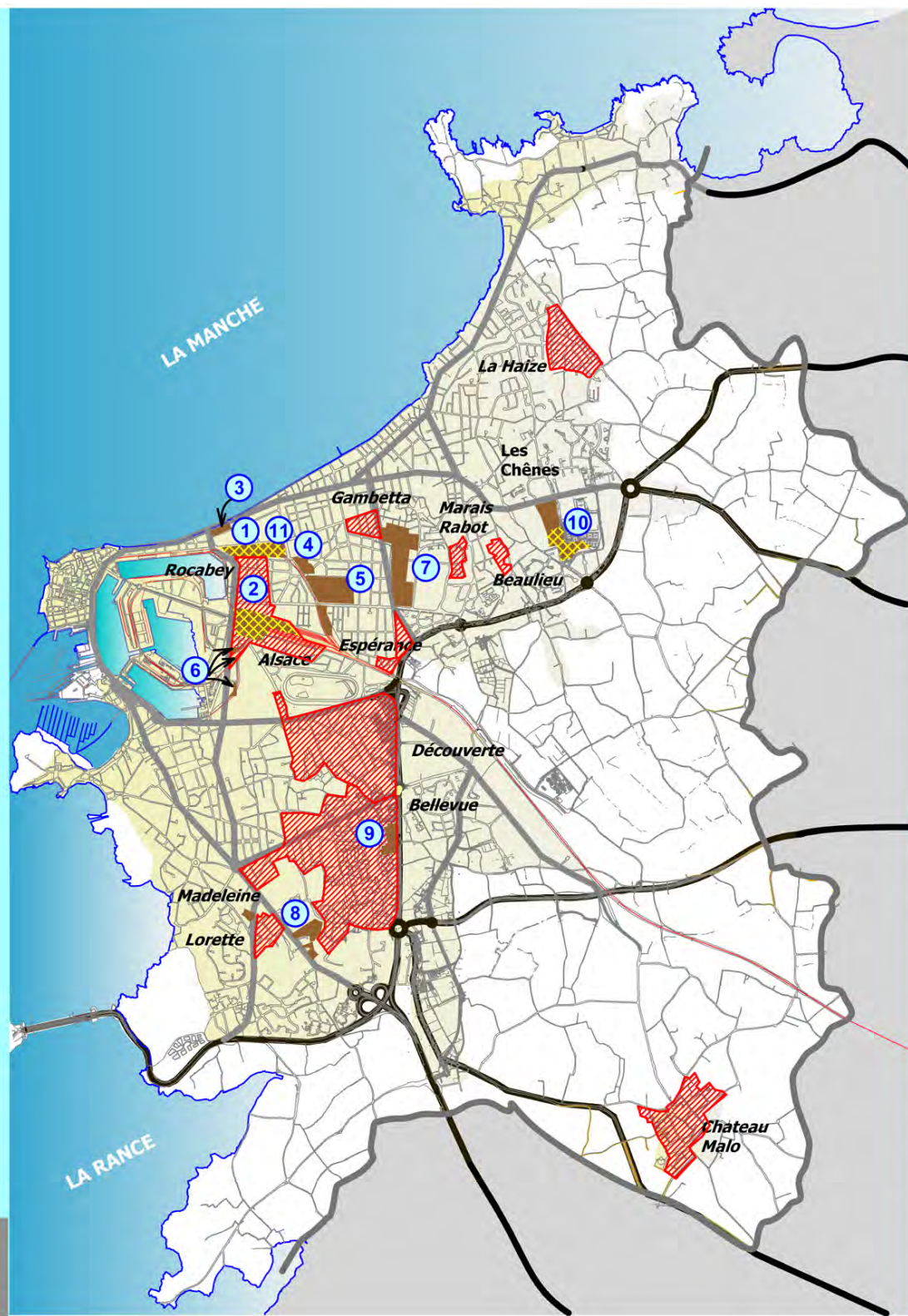
**10-Henri Lemarié**

**11-Rocabey Intermarché**



**CONTRAT DE VILLE et RENOVATION URBAINE**

Périmètres et Secteurs d'Intervention Prioritaires



Une politique de renouvellement urbain

## Développer les habitats spécifiques

---

### 1) Les structures d'hébergement des personnes âgées

Afin de répondre aux besoins et d'accompagner les évolutions démographiques constatées, il est envisagé la construction de **deux établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD)** :

- à la Fontaine-aux-Lièvres
- sur le site des Serres de Lorette

D'autres projets complémentaires doivent être conduits avant la fin de la durée de vie du plan local d'urbanisme.

Le réaménagement du service gériatrie du centre hospitalier du Rosais est également programmé.

Le projet pourrait être accompagné par l'aménagement d'une **structure dédiée à la convalescence et aux soins de suite et réadaptation**. La ville souhaite accompagner un projet de création d'une maison de convalescence, permettant aux habitants de l'agglomération de trouver un équipement proche de chez eux pour les soins de suite et les programmes de réadaptation.

### 2) Développer le logement des jeunes et des étudiants

Saint-Malo doit compléter son offre d'hébergement provisoire pour accueillir les jeunes en formation ou en contrat à durée limitée. De même, la ville doit répondre aux nouveaux besoins en logements étudiants.

La ville devra rechercher à privilégier une mixité dans les types de logements des nouveaux programmes afin de satisfaire une demande de plus en plus élevée.

### 3) Favoriser l'accès aux logements aux personnes handicapées

A l'instar de la politique menée par la municipalité pour améliorer la praticabilité des espaces publics pour les personnes à mobilité réduite, la ville de Saint-Malo souhaite favoriser l'accès aux logements aux personnes handicapées. Plutôt que des projets

spécifiques, des efforts seront accomplis pour l'aménagement de quelques logements dans des programmes à venir ou dans des projets de rénovation.

### 4) Maintenir la capacité d'accueil des gens du voyage

Le terrain de la Montagne Saint-Joseph s'inscrit dans le schéma départemental. La ville a poursuivi ses efforts pour l'accueil des

gens du voyage en reconstruisant les 32 places de l'équipement actuel afin de répondre à l'évolution des évolutions des besoins.





Un projet de **vie**

5-LA VILLE DURABLE



Le développement durable vise à satisfaire les besoins de développement des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs.

**Mettre en œuvre ce développement durable au quotidien,** tel est l'objectif de la ville de Saint-Malo au travers de son plan local d'urbanisme et du projet d'aménagement et de développement durable.

La ville de Saint-Malo répond à cet objectif par deux engagements :

- **la mise en valeur d'un cadre de vie de qualité pour tous,**
- **la promotion du développement durable dans les projets d'aménagement et d'habitat.**



## 5.1 - Un cadre de vie pour les générations futures, la ville et l'environnement

Le champ d'application du principe de développement durable est vaste. Support de la réflexion des élus pour dessiner les contours du nouveau P.L.U., **il s'applique et sera appliqué à la fois dans**

### Economiser et valoriser les ressources

La ville de demain ne doit pas compromettre ni **le renouvellement des ressources naturelles alentour**, ni le fonctionnement, les relations et **la dynamique des écosystèmes**, ni les grands équilibres locaux et régionaux indispensables au développement durable.

#### 1) une gestion écologique du rythme de l'eau

D'une part, le développement durable de Saint-Malo suppose un approvisionnement suffisant de qualité en eau potable sur le long terme.

La ville ne possède pas de captage sur son territoire. L'approvisionnement est assuré par deux syndicats intercommunaux. La ville entend, au travers de ces structures, préserver la ressource en eau en qualité et en quantité.

Des mesures sont prises pour préserver la qualité de l'eau à la source par un travail de protection et de sensibilisation à l'échelle des bassins versants.

**les espaces de développement de la ville et ceux du renouvellement urbain.**

Dans l'optique de répondre à l'objectif d'économie et de valorisation des ressources, le P.L.U. aborde les thématiques relatives à la gestion de l'eau, de l'énergie, des déchets, des nuisances sonores...

La ville entend **promouvoir un usage raisonné de la ressource**. Cet objectif passe en premier lieu par un travail de pédagogie. La ville encouragera des techniques économes en eau :

- **favoriser la réutilisation de l'eau de pluie** pour des usages domestiques (arrosage des plantes, lave-vaisselle et machines à laver, lavage des sols ou des voitures...) ou des usages industriels...
- étudier la réutilisation des eaux grises recyclées pour amener l'eau aux chasses d'eau...

Une gestion durable du cycle de l'eau nécessite également un traitement rigoureux des eaux usées.

La ville de Saint-Malo s'est dotée d'infrastructures de traitement des eaux usées performantes sur le site du Routhouan. Une politique active a permis d'améliorer la qualité des rejets des eaux pluviales dans le milieu naturel, en réalisant des bassins de premier flux traités à la station d'épuration ce qui a un effet positif sur la qualité des eaux de baignade.

Par ailleurs, la ville a mis en place un réseau d'ouvrages de protection contre les crues dans les zones à caractère urbain. Les bassins de retenue sont à la fois des ouvrages techniques chargés de contenir les excès d'eaux pluviales mais également des espaces paysagés appropriés par les riverains comme terrains de jeux.

## 2) la gestion de l'air

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) reconnaît le droit de chacun à respirer un air qui ne nuise pas à la santé. La ville de Saint-Malo a noué un partenariat avec l'association Air Breizh, chargée de surveiller la qualité de l'air grâce à une station de mesures localisée à l'école de Courtoisville. Les relevés montrent que la ville est préservée des pics de pollution grâce à sa situation géographique balayée par les vents de mer.

Un **air propre** et une **pollution minimisée** sont deux objectifs soutenus par la municipalité.

Les projets d'aménagement doivent contribuer à réduire l'usage de la voiture privée. Pour y contribuer, la ville entend privilégier les **moyens de transports et une mobilité qui préservent l'environnement**, tels que le vélo, la marche, les transports en commun, la voiture électrique, etc.

En complément des efforts entrepris, la ville cherchera à :

- favoriser **des solutions alternatives pour le traitement des eaux** : jardins filtrants, noues plantées, Les techniques alternatives, notamment l'utilisation de végétation aquatique et de lits de roseaux, permettent d'absorber les polluants et de régulariser les crues.
- limiter l'imperméabilisation des sols en privilégiant la perméabilité des surfaces non bâties, notamment par l'emploi de matériaux poreux pour les chemins et les aires de stationnement.

Ceci permet de faciliter l'infiltration des eaux de pluie, permettant d'une part de limiter les risques de crues et d'autre part des investissements coûteux pour la collectivité.

La ville de Saint-Malo investit, en partenariat avec Saint-Malo Agglomération (autorité organisatrice des transports) dans la modernisation du réseau de transports en commun. Notamment, la création d'un pôle multimodal dans le secteur Gare-République devrait contribuer à améliorer la lisibilité et l'efficacité du réseau des bus urbains et interurbains.

L'électrification de la ligne SNCF Rennes Saint-Malo participera localement à la limitation des pollutions.

Les projets d'aménagement devront respecter un **partage équitable de l'espace public** entre les différents modes de transport. Le partage de la voirie est nécessaire pour assurer la continuité des sites propres et pour améliorer localement la circulation des transports en commun comme les couloirs d'approche des carrefours.



Notamment, la ville va poursuivre ses projets de création ou de requalification des espaces publics en faveur des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite.

Le projet d'aménagement et de développement durable a décrit par ailleurs la volonté de la municipalité de poursuivre **une politique active en faveur des circulations douces**.

D'une part, les projets d'ouverture à l'urbanisation de nouveaux quartiers devront intégrer ces problématiques dans leur conception. D'autre part, dans la ville déjà constituée, les améliorations de la qualité de l'espace public doivent se faire en concertation avec les habitants et les associations et répondent aux orientations suivantes :

- poursuivre le développement du réseau cyclable malouin en cohérence avec celui à l'échelle du Pays  
Le prolongement des itinéraires de quartier facilitera les déplacements de proximité
- accroître la sécurité et le confort sur le réseau existant
- rechercher la complémentarité entre le vélo et les transports en commun, notamment par la création de parcs de

stationnements de vélos sécurisés réalisés à proximité des pôles générateurs de déplacement importants ou des équipements de proximité

- rendre sa place aux piétons, notamment par l'aménagement de trottoirs plus confortables ou la piétonisation de certaines artères commerçantes, en complément des projets déjà réalisés
- intégrer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans l'aménagement des espaces publics.

La ville entend également contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air par des plantations au travers des projets d'espaces verts et de ceinture verte. Particulièrement, les surfaces végétalisées absorbent le CO<sub>2</sub> et émettent de l'oxygène. Elles réduisent également la poussière, le plomb et les autres particules présentes dans l'air.

La préservation de la qualité de l'air peut également être assurée par la réduction des pollutions d'origine industrielle ou domestique.

### 3) la lutte contre le bruit

Le bruit influence la qualité de vie. La ville de Saint-Malo cherche à combattre cette source de pollution, en maintenant des niveaux sonores non perturbant, notamment dans les lieux de vie.

La prise en compte du bruit doit se faire dès la conception du projet d'aménagement. Les orientations d'aménagement traduisent les mesures spécifiques de protection prises pour le secteur à urbaniser ou à requalifier.

A l'instar de la qualité de l'air, les investissements dans le domaine des transports contribueront à diminuer localement les nuisances dues aux déplacements. Par ailleurs, la ville prévoit la création de la

pénétrante sud. Cette nouvelle infrastructure permettra d'éloigner les nuisances, ce qui permettra à long terme de rendre son urbanité à l'avenue du général de Gaulle, sous la forme d'un boulevard urbain.

Le bruit est également induit par la vitesse. La création de carrefours giratoires le long des grands axes est de nature à atténuer les nuisances sonores en diminuant la vitesse et en améliorant la fluidité.

Le bruit est aussi le résultat de la fréquentation des espaces publics, notamment dans les lieux touristiques. Un traitement approprié du

bruit devra accompagner tout projet nouveau. Par exemple, on privilégiera l'utilisation de matériaux absorbant le bruit pour la réalisation des nouvelles chaussées en milieu urbain. Le projet de desserte sud sera notamment accompagné de mouvements de

terrains plantés d'arbres ou d'alignements d'arbres faisant usage d'écran phonique.

#### 4) une politique durable de gestion des déchets

La communauté d'agglomération, en charge de la compétence du traitement des déchets, a décidé de poursuivre la politique initialisé par la ville de Saint-Malo du tri des déchets à la source.

La communauté d'agglomération a trois objectifs :

- **la diminution à la source du volume d'ordures,**
- **la réutilisation et le recyclage des déchets,**
- **la réduction des risques pour l'environnement et la santé humaine.**

Le choix volontariste du tri sélectif des déchets ménagers sera poursuivi. Les produits issus de la collecte sélective (papier, emballages...) sont acheminés vers le centre de tri pour y être triés, conditionnés puis transportés vers les usines de filières de recyclage.

Les déchets ménagers ordinaires sont traités par compostage et seule une partie minoritaire des déchets est in fine incinéré ou mis en décharge.

La municipalité s'associé à la communauté d'agglomération pour poursuivre cette politique volontariste en améliorant la collecte des déchets et en **participant à toute politique permettant d'en limiter le tonnage.**

Notamment, les projets d'aménagement devront tenir compte des nouveaux besoins et prévoir des sites spécifiques pour les déchets et leur recyclage.

A l'échelle de l'agglomération, un travail de communication doit accompagner le développement du tri sélectif. Les lieux de recyclage et de collecte des déchets doivent être accessibles, attractifs et sûrs. Ils doivent participer d'une image positive de l'écologie urbaine et du développement durable.

Concernant la réduction à la source des déchets, la ville doit promouvoir l'utilisation de matériaux de constructions écologiques et naturels.

## 5) une gestion économe de l'énergie

La consommation énergétique actuelle conduit à l'épuisement des ressources, à la pollution et au changement climatique.

La ville de Saint-Malo souhaite participer à plusieurs objectifs :

- **maîtriser la demande énergétique et réduire les gaspillages,**
- **remplacer les énergies fossiles par des énergies renouvelables** (vent, soleil...),

Les projets d'aménagement et de construction peuvent avoir une influence sur la consommation d'énergie. Notamment, l'orientation des immeubles permet d'utiliser au mieux la chaleur et la lumière.

Les orientations d'aménagement peuvent intégrer ces préoccupations, en proposant une composition urbaine favorisant au mieux la chaleur et la lumière du soleil, et protégeant des courants d'air ...

Les plantations ont également une influence dans le bilan énergétique. En effet, les plantations à feuillage caduc préservent du soleil l'été et laissent pénétrer la lumière l'hiver...

L'usine marémotrice de la Rance est un exemple d'énergie renouvelable. On privilégiera les énergies alternatives pour les nouvelles constructions : les capteurs solaires, la cogénération, l'énergie éolienne, le biogaz...

Par ailleurs, on recherchera une architecture garantissant la performance énergétique de l'environnement bâti, en harmonie avec le milieu naturel. Certains choix lors de la construction d'un bâtiment ont une influence majeure pendant toute la vie de celui-ci, notamment pour le chauffage, la ventilation, la production d'eau chaude sanitaire, l'éclairage et l'alimentation des équipements.

On privilégiera la réalisation de bâtiments à faible consommation d'énergie. Ceci nécessite notamment une sensibilisation des acteurs de la construction et des habitants, pour une responsabilisation de chacun...

La politique de transport a également un impact important sur la consommation d'énergie. La ville a pour ambition de renforcer sa politique d'énergie alternative pour les transports, notamment par l'emploi de véhicules électriques ou GNL pour les véhicules municipaux.



## 6) une démarche de durabilité écologique

Dans le cadre de chaque projet, la nature et l'écologie seront des composantes fondamentales de tout aménagement. Il conviendra d'identifier et d'utiliser la nature, le potentiel écologique et le paysage pour créer un environnement attractif et diversifié en incorporant ou réintégrant les éléments de valeur dans le projet.

Le plan local d'urbanisme doit intégrer les principes suivants :

- préserver l'intégrité des écosystèmes grâce au maintien des continuités entre les milieux et les cycles naturels,
- protéger la cohérence écologique de vastes espaces naturels de valeur reliés entre eux par des corridors biologiques,
- maintenir une biodiversité maximale,
- privilégier la nature et l'écologie comme composantes fondamentales de tout aménagement, programme ou projet d'urbanisme durable.

Les orientations d'aménagement du plan local d'urbanisme illustrent ces principes, à l'instar la vallée verte aménagée entre le Pont Tocquet et le Lévy ou la protection de littoral qui en garantit la biodiversité.

## Prévenir les risques naturels et technologiques

La nature, aussi bien que l'industrie et les transports, présentent des risques pour la population.

La ville durable est une ville dont le fonctionnement et la dynamique satisfont à des objectifs de sécurité et minimisant les risques et les dangers.

La présence d'infrastructures industrielles portuaires en cœur de ville a très tôt conduit la ville à se soucier des risques éventuels pour les

Cette approche environnementale implique une analyse préalable du site en identifiant les propriétés naturelles du site en particulier les espèces végétales, le relief, l'hydrographie...

L'analyse répertorie pour chaque site les essences locales d'arbres ou d'arbustes, les haies, les caractéristiques du terrain et l'ensemble des habitats sauvages qui doivent être préservés. L'analyse permet de déterminer les composantes naturelles à maintenir et à améliorer dans le futur.

Peu de villes ont un tel **patrimoine environnemental**. Saint-Malo possède des paysages de bord de mer, d'estuaire et de campagne rurale. Le plan local d'urbanisme **met en évidence cette diversité** et la volonté forte de **préserver ces atouts pour les générations futures**.

L'aménagement de la Pointe de la Varde, la protection de la presqu'île de Quelmer et la mise en valeur de la Briantais sont est emblématiques de cette volonté.

habitants et les biens. Cette attention porta également sur les risques naturels, notamment la prévention des immersions marines. Aussi, la ville intègre à chacun de ses projets l'évaluation des risques potentiels ou naturels et a engagé l'élaboration d'un document d'information des risques industriels et naturels.

Notamment, les projets devront concourir à lutter contre les risques d'immersion marine en renforçant et confortant les cordons littoraux.

La loi sur l'eau est un outil permettant de lutter contre les risques de crues par une maîtrise du cycle de l'eau et la réalisation de bassins de rétention.

Les projets de nouvelles zones résidentielles doivent intégrer les développements industriels futurs, ils ne doivent pas augmenter les

risques naturels et ne doivent pas non plus subir leurs désagréments.

Les nouvelles activités industrielles et les infrastructures ne doivent pas polluer les zones résidentielles existantes.

La ville de demain se doit d'être un **lieu de vie sûr, en anticipant les risques et en régulant les développements.**

## 5.2 - Un engagement dans le développement durable

### Un travail de pédagogie et d'information

Le principe du développement durable nécessite une politique de communication et d'éducation.

La ville entend promouvoir le développement durable **au travers d'actions de communication** auprès des habitants, s'appuyant

sur des expositions, des brochures et des réunions d'informations dans les quartiers et les écoles.

La ville pourrait mettre en place un lieu dédié à la formation et l'information du public.

### Une démarche environnementale à promouvoir pour les projets d'aménagement

Le principe de développement durable renvoie aux grands enjeux auxquels répond le projet urbain :

- **maîtriser l'étalement urbain** afin de conserver la qualité des sites et espaces naturels périphériques,
- **réduire la fracture physique et sociale** au sein de l'agglomération en requalifiant les quartiers dégradés et en favorisant une mixité sociale dans tous les quartiers,
- une **protection des espaces naturels et ruraux** visant une qualification des paysages, la préservation des activités agricoles et la conservation des ressources naturelles (qualité des eaux, des sols, etc.).

Commune littorale, la ville de Saint-Malo est, depuis longtemps, dans un esprit d'une maîtrise de l'étalement urbain. Le plan d'occupation des sols approuvé en 1991, limitait l'expansion spatiale au-delà de la rocade.

Cette économie de l'espace coïncide avec une démarche de renouvellement urbain. Le P.L.U. traduit la volonté municipale de

« refaire la ville sur la ville », à l'instar du secteur de plan masse du secteur Gare-République.

La maîtrise de l'étalement urbain s'accompagne d'une protection et d'une mise en valeur des espaces ruraux, notamment par la mise en place d'une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager, la protection du patrimoine végétal ou historique par un recensement exhaustif et des règles adaptées dans le règlement du plan local d'urbanisme.

L'homme doit être au cœur des projets. Chaque projet doit être jugé à l'aune de la place laissée à l'homme et la vie sociale.

La ville de Saint-Malo s'engage sur trois objectifs :

- **un environnement sain, sûr et attractif**, où les habitants ont envie de vivre et de s'établir pour longtemps,
- **la cohésion sociale et la responsabilisation des acteurs**,
- **un accès pour tous aux services publics.**



## Une démarche environnementale à promouvoir pour les projets d'habitat

---

La ville de Saint-Malo entend promouvoir un habitat respectueux de l'environnement et des habitants.

Ce mode de construire et d'habiter témoigne de la juste correspondance qui doit s'établir entre l'individu et son milieu, entre le foyer et le quartier, entre le quartier et son site, etc.

Plusieurs actions peuvent être encouragées :

- **la maîtrise des pollutions** émises par le bâtiment ou induites par sa fabrication, son fonctionnement, sa maintenance et sa démolition ;
- **utiliser des matériaux recyclables** (verre, aluminium...) et **respectueux de l'environnement** (bois...),
- maîtriser et optimiser les consommations d'énergie pour le chauffage, la climatisation, la ventilation, l'éclairage... par le choix d'une énergie propre, renouvelable et à fort rendement ;
- assurer la maîtrise des déchets en organisant le tri des déchets durant les chantiers de construction ou de démolition ;

- **promouvoir une composition architecturale favorisant le confort visuel et permettant l'entrée d'une quantité de lumière naturelle et d'ensoleillement suffisant** (réduire l'utilisation d'éclairage artificiel, réduire les rayonnements solaires directs...) ;
- **encourager le traitement des bâtiments par isolation thermique, maîtriser et optimiser les consommations d'énergie** pour le chauffage, la climatisation, la ventilation, l'éclairage par le choix d'une énergie propre, renouvelable et à fort rendement ;
- économiser la consommation d'eau et maîtriser les rejets d'eaux usées.

Ces principes permettent d'intégrer une **démarche écologique respectueuse du cadre de vie et des ressources de la planète**. Elle propose des objectifs tout en laissant aux partenaires de la construction une certaine liberté dans la réponse.

## Le développement durable au service de l'urbanité

---

Les projets Gare-République, Rocabey, Aristide Briand, boulevard Gambetta constituent des étapes fortes dans la reconquête de l'espace public au service des habitants et des usagers.

Ces projets privilégient une grande place aux transports en commun, aux circulations douces et aux piétons et le signal d'une volonté forte d'un **développement durable au service d'une nouvelle urbanité**.

Cette urbanité s'inscrit dans une **politique globale** visant à **valoriser l'identité paysagère d'une ville en relation très étroite avec le littoral et la convivialité dans une ville**

**moyenne au centre d'un pays disposant d'atouts forts pour son développement.**

La démarche du développement durable exige la mise en place d'une **culture de référence**. Le projet d'aménagement et de développement durable participe à cette dynamique, **le plan local d'urbanisme étant ainsi le vecteur du parti-pris environnemental retenu pour le développement de l'agglomération malouine.**

# Table des matières

Pour un projet commun... _____	3	Saint-Malo, pôle urbain complémentaire de la métropole régionale _____	13
L'élaboration du projet d'aménagement et de développement durable _____	3	Saint-Malo, porte sur le large _____	14
Le débat sur les orientations générales du P.A.D.D. _____	3	Saint-Malo, pôle de compétences _____	14
Introduction _____	5	Saint-Malo, pôle structurant de la Côte d'Emeraude _____	15
Le projet d'aménagement et de développement durable, cœur du futur P.L.U. _____	5	Saint-Malo : cadre de vie et identité _____	16
Les orientations d'aménagement complètent le P.A.D.D. _____	5	Une ville plurielle _____	16
Le projet communal et la prise en compte de la notion de développement durable. _____	6	Un développement urbain maîtrisé _____	16
Le respect des grands équilibres _____	7	Une trame pour support de l'urbanisation, un travail sur la limite de l'agglomération _____	17
équilibre entre développement de l'agglomération et espaces agricoles ou naturels, pour une gestion économe de l'espace _	8	Un développement limité de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage _____	17
équilibre entre urbanisation et protection de espaces naturels et des paysages _____	8	Les orientations thématiques générales _____	19
diversité des fonctions urbaines _____	8	<b>Le projet de qualification paysagère : la ville paysage</b> ____	21
mixité sociale dans l'habitat _____	8	1.1 - Pérenniser l'image d'un territoire riche de son histoire et de ses paysages. _____	22
diversité des morphologies _____	8	Mettre en valeur l'héritage architectural et préserver l'esprit des lieux _____	22
équilibre dans une répartition adaptée entre les divers modes de déplacement _____	9	Préserver les paysages et l'environnement – la mise en scène du paysage _____	28
équilibre entre emploi et habitat _____	9	1.2 - Assurer la pérennité et le développement de l'activité agricole _____	34
protection et valorisation du patrimoine _____	9	Préserver le potentiel de développement de l'activité agricole	34
équilibre pour la préservation et l'utilisation économe des ressources _____	9	Adapter les pratiques agricoles à la problématique urbaine__	34
Les fondements majeurs du projet d'aménagement et de développement durable _____	11	Concilier agriculture et paysage _____	34
Saint-Malo, ville au cœur d'un bassin de vie _____	13	<b>Projet d'organisation des déplacements : la ville mobile</b> _	35
Saint-Malo, pôle d'équilibre dans un tissu régional fort _____	13	2.1 - Les transports collectifs et pôles d'échanges _____	37
		Améliorer l'inter modalité _____	37
		Favoriser les transports en commun _____	37

Faciliter le ferroutage _____	37
Développer le port voyageur _____	37
<b>2.2 - Le schéma de circulation _____</b>	<b>39</b>
L'amélioration des dessertes primaires et secondaires _____	39
Une desserte urbaine secondaire à renforcer ou à créer. ____	41
Des dessertes tertiaires à créer ou à améliorer _____	41
Une desserte dédiée pour les infrastructures portuaires et les marchandises _____	41
Répondre au problème du stationnement _____	42
<b>2.3 - Les circulations douces _____</b>	<b>43</b>
Les circulations piétonnes _____	43
Les circulations cyclistes _____	43
<b>Le renforcement des équipements d'intérêt général : la ville active _____</b>	<b>45</b>
<b>3.1 - Les pôles d'activités principaux existants ou futurs _____</b>	<b>47</b>
Les activités économiques : priorité à l'emploi, à l'attractivité et au dynamisme _____	47
Les activités sportives et de loisirs _____	51
<b>3.2 - Les équipements de centralité _____</b>	<b>52</b>
Se doter d'équipements confortant la place de la ville au sein de son territoire _____	52
Conforter l'image d'une ville culturelle et sportive _____	52
<b>3.3 - Les équipements de quartier _____</b>	<b>54</b>

<b>Les projets de développement résidentiel : la ville résidentielle _____</b>	<b>55</b>
4.1 - Mixité et diversité de l'habitat _____	57
4.2 - La structure paysagère comme lien social _____	58
4.3 - Maintenir un équilibre entre renouvellement urbain et expansion maîtrisée _____	60
Les secteurs de renouvellement urbain _____	60
Les secteurs d'extension urbaine : préparer la ville de demain	62
Les secteurs d'intervention prioritaires _____	62
Développer les habitats spécifiques _____	64
<b>Un projet de vie : la ville durable _____</b>	<b>65</b>
5.1 - Un cadre de vie pour les générations futures, la ville et l'environnement _____	67
Economiser et valoriser les ressources _____	67
Prévenir les risques naturels et technologiques _____	72
5.2 - Un engagement dans le développement durable _____	74
Un travail de pédagogie et d'information _____	74
Une démarche environnementale à promouvoir pour les projets d'aménagement _____	74
Une démarche environnementale à promouvoir pour les projets d'habitat _____	75
Le développement durable au service de l'urbanité _____	75
Table des matières _____	76
Table de la cartographie thématique _____	78



## Table de la cartographie thématique

fig. 1 : Saint-Malo, ville au cœur d'un bassin de vie _____	12	fig. 8 : les circulations douces _____	44
fig. 2 : la valorisation du patrimoine urbain et architectural _____	24	fig. 9 : les pôles d'activités principaux existants ou futurs _____	49
fig. 3 : la valorisation du patrimoine d'intérêt local _____	26	fig. 10 : renforcer les équipements structurants, une politique de nouveaux équipements de quartier _____	53
fig. 4 : préserver les zones agricoles et naturelles _____	30	fig. 11 : la structure paysagère comme lien social _____	59
fig. 5 : paysager l'espace urbain _____	32	fig. 12 : une politique affirmée de renouvellement urbain _____	61
fig. 6 : transports collectifs et pôles d'échanges _____	38	fig. 13 : un développement urbain maîtrisé _____	63
fig. 7 : réseau principal de voirie _____	40		